

**LEGGETE SUBITO**

## Il tramonto del M.M.



DA PAGINA 10

## La paura fa NOVITA'

DA PAGINA 42

## Ma dov'è la CRISI?



DA PAGINA 48

- 25 DOMENICA SPRINT
- 40 KARTING
- 41 MOTORAMA
- 62 TUTTE SPRINT
- 64 POSTA ESPRESSO
- 66 COMPRA VENDITA

• Come volevasi dimostrare. Alla chetichella, senza investire ufficiali, è stato attuato il «cambio della guardia» al vertice della segreteria CSAI tra il dott. Salti e il dr. De Nitto, nuovo segretario responsabile. Alla faccia di tutti i «licenziamenti» CSAI! Evviva la democrazia! La beffa continua...

• Il Ministro dell'Industria ha definito «senza fondamento» le voci corse su un aumento del prezzo della benzina (a 400 lire). Allora c'è davvero da cominciare a preoccuparsi. Quando un Ministro smentisce significa che tra qualche settimana avremo l'aumento. E' capitato già troppe altre volte...

## La scelta dei tulipani

• La crisi dell'industria auto italiana è davvero drammatica. La cartina di tornasole è la FIAT. I suoi problemi di liquidità sono pesanti. Adesso anche la maxi industria nazionale paga i fornitori a 180 giorni. Certo che politici e sindacati, con la loro disennata campagna contro l'automobile, possono andar fieri di bel risultato! Con tante chiacchiere «ecologiche» sono riusciti ad inquinare l'industria-chiave del nostro Paese. Il vero dramma è stato uno solo. Ed è che quando il (triste) governo Rumor cominciò a scimmiettare le scelte anti-automobili attuate in Belgio e in Olanda per prime in Europa a fine '73, dimenticò che quei Paesi non erano costruttori di auto. Perciò potevano permetterselo. L'Olanda, tanto per fare un esempio, non ha bloccato la realizzazione delle dighe o la produzione dei tulipani che stanno alle necessità olandesi come l'auto (lo si voglia o no) all'Italia.

• In tournèe elettorale alla vigilia di Natale il Presidente della CSAI ing. Rogano è stato a Bologna (dove è ancora indecisa

la sostituzione del compianto Gnudi nella poltrona di Presidente dell'Automobile Club Bologna) e a Maranello.

• Il Presidente dell'ACI avv. Carpi pare sia un po' preoccupato della «sua» scadenza elettorale di febbraio, quando si ripresenterà per il rinnovo del mandato di Presidente. Da qui i sondaggi elettorali specie negli AC più irrequieti e contrari al suo modo di essere stato Presidente finora. Le baldizie sono tante. I più a giocare le centinaia di milioni resi «liberi» dalla definitiva rinuncia alla realizzazione dell'autodromo di Modena. Sono una buona esca di promessa per garantirsi la solidarietà dei responsabili AC più interessati. La contrarietà è ovvio diventa il voto di rielezione. Tutto starà a vedere se i mandati diventeranno operanti prima o dopo la scadenza elettorale!...



• Il segretario della CSI Legueze è stato invitato a Maranello. Non risulta che sia per offrirgli incarico di super direzione sportiva (ora che l'avv. Luca Montezemolo deve diradare i suoi impegni ferrariati per le incombenze torinesi), come l'ex ds. Matra si candidava due anni fa. Piuttosto sarà perché la Ferrari cerca alleati in seno alla CSI per combattere le prossime battaglie silhouette (BB) e capacità serbatoi carburanti in F. 1.

• La suddivisione dei compiti nel mondiale rally tra Lancia e Fiat sarebbe attuata lasciando alla squadra Stratos-Beta la partecipazione al mondiale rally, mentre la squadra Fiat sarebbe riservata all'Euro Piloti, oltre a controbattere l'Alfa in gr. 1 e 2. Invece per garantire spettacolo al campionato italiano, entrambe le Case potrebbero disputare questi campionati.

• ANDRUET continua a lasciar capire agli amici, ancora sconcertati sulla sua decisione di preferire comunque (dopo Montecarlo) il contratto Alfa (in gr. 2 anche velocità) con la confidenza che all'Autodelta gli stanno allestendo un prototipo da rally. Qualcuno ha fatto due più due con il recente «acquisto» in Alfa dell'ing. Steinmetz ex Abarth e poi «preparatore di Opel». (Steinmetz lavora all'Alfa tedesca...).

• Gli organizzatori di rallies, lo sapete dal congresso genovese, piangono miseria. Dopo aver chiesto (ed ottenuto) un aumento delle tasse d'iscrizione hanno rifatto i conti e pare che «non ci stiano dentro» neppure ora. Quindi, logica la protesta udita in sottocommissione, fatta per di più da uno dei più grossi esponenti del rallyismo nazionale: «Le organizzazioni sono onerose? Aboliamo il monte-premi nei rallies internazionali...» ANCAI, piloti, sponsors e scuderie sono avvertiti.

## STEWART «mezzo» sciatore

• Questa la garantisce il nostro collaboratore neozelandese Eoin S. Young: Uno dei gags durante una festa organizzata dal Club Doghouse riguardava Jackie Stewart il quale, si è raccontato, sarebbe andato nel negozio di Ginevra ove compra attrezzi sportivi e avrebbe detto che, avendo voglia d'imparare a sciare, voleva acquistare un solo sci. Perché Sarebbe tornato a comprare l'altro se dopo la prima lezione avesse capito che lo sci gli piaceva! Helen Stewart non ha trovato la storiella molto divertente. Lei ne ha poi raccontata una più buffa, dopo a proposito dei bambini di un vicino che vanno a scuola con i figli di Jackie: Jackie le aveva detto di chiedere a questi vicini di pagare metà della benzina... Per forza, Helen non ha trovato divertente la storiella dello sci. Probabilmente è convinta che il marito sperimenterà veramente lo sci su una sola gamba e, del resto, per saperne di più Jackie dovrebbe parlare con David Piper. Come si ricorderà, a David venne amputata una gamba dopo l'incidente occorsogli mentre si girava il film «Le Mans» con Steve McQueen, e in seguito imparò a sciare con l'arto artificiale.

HANNO SCRITTO - (A proposito di Lella Lombardi in F. 1 con la March) il «TIMES» di Londra: «Miss Lombardi possiede straordinario ardore, coraggio e abilità che le hanno permesso di conquistare il quinto posto nelle diciotto prove dell'Euro campionato F. 5000». La «STAMP» di Torino: «Una presenza forse folkloristica (quella di Lella in F. 1)... merita simpatia e ammirazione...». Certo non fa onore ai saloni di casa nostra giudizi di boriosa sufficienza del genere!

Marcellino



# DOVE corriamo domenica



**PRENOTATELO**  
già presso il vostro  
edicolante  
← presto in vendita

## GENNAIO

Le corse in calendario dall'11 gennaio al 2 febbraio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - Arrivo	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
11-12	Scuola piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	La scuola funziona tutti i sabato e domenica
17-26	Rally di Montecarlo	Princ. Monaco			●●● T1, T2, GT3, GT4 Camp. Mond. Rally Marche	Rally	Non disputato nel 1974 Nel 1973: 1. Andruet-Biche (Alpine Renault)
19	Lady Wigram Trophy	Nuova Zelanda	Circuito di Wigram di km 3,428		●●● G9, T1 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	J. McCormack (Elfin Repco) in 52'29"8 media 184,214 kmh
19	Western 500	Stati Uniti	Circuito di Riverside di km 5,230		●●● STK	Velocità in circuito	Cale Yarborough (Chevrolet) media 161,934
19	1. Trofeo d'Inverno	Gr. Piloti Romani	Aut. di Vallelunga di km 1,800		● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	
25	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Perugia	Via M. Angeloni, 1	ore 15	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
25	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Bari	Fiera del Levante	ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
25-26	Corsa a Teretonga	Nuova Zelanda	Circuito di Teretonga di km 2,575		●●● G9, T1, T2 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Max Stewart (Lola) in 57'14"7; giro più veloce: Mc Rae (53"9), record
26	G.P. Brasile	Brasile	Autodr. di Interlagos di km 7,960		●●● Camp. Mond. Piloti F. 1	Velocità in circuito	Emerson Fittipaldi (McLaren Texaco Marlboro) in 1.24'37" e .06; media 180,623. Giro più veloce: Regazzoni (Ferrari) in 2'36"05, media kmh 183,520
26	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Potenza	Rione Castello	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
26	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Cosenza	Sporting Club	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
26-27	Giro del Lussemburgo Rally Invernale	Lussemburgo			●●●	Rally	
31	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Genova	V.le Brigate Partigiane, 1	Ore 20,30	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
30-1/2	Rally Artico	Finlandia	Part. Rovaniemi Arr. Rovaniemi	Ore 18,02(30) Ore 14(2)	●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	Tappo Rainio (Saab V4)

## FEBBRAIO

1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Campobasso	Via Cavour, 8	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Cagliari	Via Carboni Boi	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Torino	Teatro Nuovo - Salone dell'Automobile	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «Zona» Lombardia 1, per la CSAI	A.C. Milano	Circolo della Stampa	Ore 15	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Trento	Via Pozzo, 6	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1-2	24 Ore di Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 6,132		●●● Camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	Nel 1974 la corsa non è stata disputata. Nel 1973: Carrera (Gregg-Halwood) alla media di 170,875 kmh.
9	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	AC Bologna	Sala Borsa Via Ugo Bassi	ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta

LEGGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»



# TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte. **naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica).**

Siamo in piena campagna elettorale: a BARI e PERUGIA il 25 gennaio le prime votazioni per la nuova CSAI democratica (dall'alto)

# Sempre fuori i PILOTI dalle stanze dei bottoni?

ROMA - Certamente la figura del Delegato di Zona della futura CSAI semi-democratica si presta a numerosi commenti sfavorevoli. E' evidente infatti che tutti i delegati che entreranno a fare parte del Consiglio Nazionale (con l'unica eccezione dei tre saliranno fino ai vertici del Comitato Esecutivo) avranno un peso tutt'altro che determinante in seno alla nuova CSAI, soprattutto in virtù dell'ultima machiavellica variazione al regolamento che prevede la convocazione del Consiglio soltanto una volta all'anno e, quel che più è grave, solo su richiesta dell'Esecutivo.

E' dunque doveroso spegnere i propositi bellicosi di molti perché saranno soltanto tre i « delegati che contano » ma ugualmente le elezioni rappresentano un momento piuttosto importante per l'automobilismo perché sono l'unico sistema che permette alla vera forza vitale delle corse, vale a dire i piloti, di entrare a fare parte di una CSAI che fino ad ora li vedeva quasi del tutto esclusi.

## Il pericolo dei blocchi coordinati

Già in precedenza abbiamo sostenuto che non sarà comunque una lotta facile sia perché la novità vede i piloti completamente disorganizzati circa la procedura per l'elezione dei candidati ma soprattutto perché la concorrenza dei commissari sportivi, più o meno legati all'ACI od alla CSAI e tutti capaci di una politica ben più coordinata per quanto riguarda la caccia ai voti, potrebbe rivelarsi capace di bloccare l'ascesa di un praticante effettivo.

La previsione era d'altronde facile e le ultime notizie al riguardo contribuiscono a creare un quadro ancora più pessimistico. La nuova CSAI non verrà affatto allargata con la fattiva forza dei piloti ma l'aumento delle poltrone dirigenziali ha scatenato una vera caccia al posto da parte di quasi tutti i veterani membri delle attuali annose Sotto-commissioni e di altri noti personaggi assai più legati alla po-

litica sportiva che alla vera militanza delle piste. La nuova CSAI ha dunque seguito l'esempio degli uomini politici di casa nostra notoriamente piuttosto legati alla poltrona come d'altronde non pochi degli attuali reggitori dello sport automobilistico. Quando poi i pretendenti alla posizione altolocata diventano troppo numerosi si segue ancora l'esempio del Governo: a Montecitorio ed a Palazzo Madama viene aumentato il numero dei sottosegretari mentre in via Solferino la creazione di nuovi centri di potere al momento sembra soltanto utile per saziare le pretese dei soliti ambiziosi.

D'accordo (e lo ripeteremo all'infinito), i piloti hanno il vecchio torto di essere disorganizzati ma a questo punto la spinta per vedere eletto un vero rappresentante di circa 6000 licenziati non poteva venire proprio dall'alto? Al contrario nessuno (salvo casi veramente rarissimi) si è mosso in questo senso mentre non pochi hanno già scoperto le loro carte ed hanno fatto capire che la nuova CSAI non sarà molto diversa da quella vecchia.

Ormai i nomi dei candidati circolano con frequenza ma tra quelli assolutamente sconosciuti e quelli più noti non abbiamo trovato nemmeno un pilota in attività o comunque con un passivo significativo. Tra i più noti aspiranti segnaliamo **Roberto Angiolini** e **Maffezzoli** per la Lombardia, **Stochino**, **Lazzaretti** e **Filippi** per il Veneto, **Aleffi** per il Friuli, **Moruzzi** per l'Emilia, **Pampaloni** (quanti posti!) per la Toscana, **Mirto Ventura** e **Francesco Allegri** (Rieti) per il Lazio, **Di Paola** per la Calabria, **Pucci** e **La Delfa** per la Sicilia.

Come si nota alcuni nomi appartengono a persone che hanno anche portato un contributo attivo all'automobilismo ma, vaddio, è possibile che ancora una volta chi vive veramente la vita delle corse debba restare del tutto estraneo al governo sportivo? D'altronde, questa è la conclusione che abbiamo tratto in occasione di una recente riunione alla « Martini International » di Roma dove si sono dati

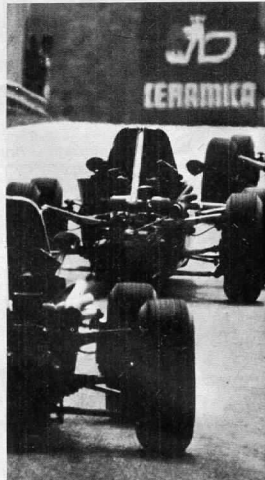
convegno alcuni possibili candidati ed altri interessati al prossimo programma elettorale. Erano dunque presenti **Franco Bonaventura**, **Mirto Ventura**, **Luciano De Luca**, **Romano Fazio**, **Antonio Palangio**, **Maurizio Masini**, **Nicola Tritapepe** in rappresentanza dell'AC Roma, **Roberto Nardini** e **Stefano Fortini** (sono gli autori del reclamo autostradale al Giro d'Italia), **Franco Angelini**.

## Un delegato per i « grandi elettori »

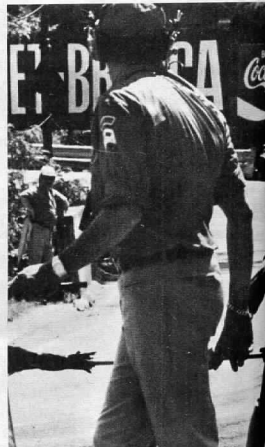
La riunione era stata voluta da Palangio (che in un primo tempo aveva posto la sua candidatura, in seguito ritirata al pari di Fazio) ed aveva come indirizzo il lancio di un possibile delegato che comunque, una volta eletto, dovrebbe agire di comune accordo con una sorta di comitato composto da quelli che potremmo definire i « grandi elettori » (o meglio i manovratori dei voti: più o meno i partecipanti alla riunione). L'idea non ci sembra sbagliata perché sarebbe utile per allargare, anche se in forma ufficiosa, la cerchia degli intervenuti ma la riunione romana aveva il grave torto di non essersi rivolta in forma più massiccia ai piloti.

Raffreddate le idee bellicose dell'aspirante-delegato avvocato Fortini, è emersa prepotente la figura di Mirto Ventura che tra l'altro si giudica sicuro tramite le proprie conoscenze di entrare nell'Esecutivo. Il primo round è stato favorevole al noto direttore di gara romano, ma immediatamente sono iniziate altre manovre ed i nuovi nomi sono quelli del dottor Erasmo Saliti (che rientrerebbe dunque dalla finestra, visto che avrebbe anche notevoli possibilità di accedere alle alte gerarchie) e di Cristiano Del Balzo, meglio conosciuto come « Gero ». Finalmente un pilota (per Roma) dunque e la sua candidatura sembra anche piuttosto seria perché è stata accolta in modo molto favorevole da ampie cerchie automobilistiche romane.

Daniele Buzzone



Ci piacerebbe vedere un « coraggioso » della CSAI al posto di questi filleristi che compiono la loro opera nonostante il passaggio di un 3000 Alfa 33tt12 a velocità elevatissima





Ecco come operano quegli «ufficiali di pista» che la CSAI vorrebbe sottoporre a nuovi esami: in alto a sinistra e qui sotto come «sbandieratori» che segnalano un pericolo; in alto a destra mentre spingono un mezzo in avaria, in basso mentre puliscono la pista protetti dai loro compagni. E ciò mentre la corsa continua! (ATTUALFOTO)



Ma la CSAI sa come lavorano i veri «ufficiali di pista»?

# Gli arbitri da salvare



Dopo aver creato, e diremo poi in base a quali principi, un «corpo» di Commissari Sportivi e di Commissari Tecnici nazionali, la CSAI ora, forse allarmata per gli errori che di tanto in tanto emergono nelle competizioni, ma soprattutto, crediamo, dall'avanzare delle forze nuove che sperano comunque di dare uno scossone alla «democraticità» del massimo ente sportivo, li vuole sottoporre ad un esame (di riparazione?) per valutarne la effettiva competenza. Ma, di grazia, perché drammatizzare tanto le cose? Oppure, la CSAI, nella sua sublime saggezza vuole arrivare a scommettere anche l'adagio, dettato da millenaria sapienza, «errare humanum est»? Se sbagliamo piloti (ed il loro entourage), perché non possono sbagliare i commissari nazionali? Se i piloti, sbagliando incorrono in una codificata scala di sanzioni — ammonizioni, ammenda, esclusione, sospensione, squalifica — è forse troppo aberrante «correggere» o «punire» un «nazionale» o un qualsiasi altro ufficiale di gara che abbia sbagliato? Ecco il punto!

Crediamo, tuttavia (o siamo in vena di facezie?), che alla base di questo «caso» vi sia un po' di «coscienza sporca». Ovvero, che la CSAI stia bandendosi il petto in un tardivo mea culpa. Fino a ieri (in rapporto di passato prossimo e non delle «ultime» 24 ore), uno «sportivo» o un «tecnico» nazionali, venivano nominati in virtù di una lettera di «gradimento» del presidente dell'A.C. provinciale cui apparteneva il «raccomandato», lettera nella quale veniva «attestata» l'idoneità dell'interessato al ruolo, cosa che, tranne in pochissimi casi, il presidente firmatario conosceva soltanto per «sentito dire». E' vero che la CSAI avrebbe dovuto esaminare gli incartamenti di chiusura delle manifestazioni nelle quali il nominando aveva prestato la sua opera per trarne notizie utili circa la conoscenza dei regolamenti e la personalità del segnalato, ma è altrettanto vero che molto raramente da detti incartamenti, tali notizie possono emergere, visto che tutte le decisioni dei commissari sportivi debbono essere assunte «collegialmente». E' più facile, quindi, che a fare testo fosse la sola lettera presidenziale, con tutte le conseguenze del caso, in mancanza di un esame CSAI prima della nomina.

Ciò soprattutto per quanto riguarda gli «sportivi», perché per i «tecnici» le cose dovrebbero essere un po' diverse in quanto ci sembrerebbe assurdo richiedere una tale designazione da parte di chi di tecnica poco se ne intende. Ai «tecnici» comunque, o per meglio dire alla maggior parte di essi, si può imputare il fatto che, a nomina avvenuta, difficilmente si tengono al corrente di tutti gli aggiornamenti e non si impuntano perché loro siano tempestivamente fatte pervenire tutte le notizie e le fiches che potrebbero, almeno sulla carta, chiarire le nuove situazioni.

## Un gran giuri per l'esame di laurea

Dunque, esame agli «sportivi» e ai «tecnici» nazionali e da parte di un «gran giuri» nato a Genova e composto, se non andiamo errati, dall'avv. Stochino, dal rag. Lazzeretti, dagli ingegneri Galmanini e Caneschi e dal rag. Ottorino Maffezzoli per la CSAI, ai quali, brevi manu, è stato conferito un mandato impegnativo e molto delicato, anche se il «gruppo» non è d'accordo sugli intendimenti CSAI, nonché una qualifica di «competenza assoluta», senza offesa per nessuno. Non era forse meglio invece, indire degli «amichevoli» corsi di aggiornamento per non urtare la suscettibilità di chi, pur avendo le spese di trasferta pagate, «regala» tanto tempo allo Sport, magari a scapito di una redditizia attività professionale? E poi, una volta «sanata» la situazione dei commissari nazionali oggi in attività di servizio, partire per una strada completamente nuova, aprendo l'iscrizione all'Albo Nazionale a gruppi di aspiranti, tanti quanti la CSAI reputa necessari per ringiovanire i ranghi, questi si de-

signati da qualsiasi presidente A.C. dopo avere «inteso» il parere qualificato dei componenti la Commissione sportiva provinciale e, naturalmente, dopo che gli aspiranti, come gli arbitri di calcio, avessero partecipato ad un corso qualificante e superato dei «veri» esami.

Ma il «caso» non finisce qui. Pare, invece, che le cose siano alquanto più complicate perché nuovi esami dovrebbero sostenere anche i commissari di percorso, visto che una proposta in tal senso sarebbe stata ventilata da un componente il Gran Giuri. Non v'è nulla di sicuro, ma le «voci» parlano in tal senso. Le «sbandierate» di qualcuno di questi «diretti» che tutto danno e nulla chiedono (la loro unica richiesta, quella di potere entrare gratuitamente nei luoghi ove si svolgono manifestazioni automobilistiche quando non sono impegnati in «cassa», è stata respinta perché troppo alti sono i «diritti SIAE» da pagare), non avrebbero convinto uno dei «giudici costituzionali», tanto da fargli escogitare questa ulteriore forma di controllo.

## Bene i «corsi» ma evviva la pista

Può essere vero che fra i commissari di percorso ancora «resistono» quelli nominati in base alla sola passione e all'abnegazione con la quale per tanti anni si sono prestati alle richieste dei vari A.C. organizzatori di gare (per cui sommando le esperienze, oggi possono tranquillamente discettare dei valori delle varie bandiere), ma è altrettanto vero che i «nuovi», quelli dell'ultima leva, hanno raggiunto la qualifica di segnalatore, commissario di percorso, capoposto, dopo avere superati gli esami, sia pure all'acqua di rose, previsti dal programma di corsi tenuti dai commissari sportivi e da «commissari tecnici» nazionali. E qui la CSAI si morderebbe veramente la coda perché i «nazionali» debbono essere riesaminati, non erano qualificati a tenere corsi per i loro aiuti.

Ma la CSAI, o il «puntatore dell'indice» di turno, li ha visti veramente all'opera questi commissari di percorso? Ha visto soprattutto i commissari di Monza, quelli di Trnava, del Mugello e di Pergusa (per non citare che qualche caso) sulle piste mentre le vetture sfrecciano a 300 all'ora? O si è limitata ad ascoltare le «voci» di qualche pilota direttamente coinvolto in casi particolari? Che qualcuno sbagli è ammissibile, nessuno è perfetto. Ma i commissari di percorso non si «fanno» con i corsi, si producono sui campi di gara e soltanto su questi, dove, l'esperienza diretta insegna!

Crediamo, pertanto sia assai più utile non concedersi ad atti d'imperio ma fare opera di convinzione perché altrimenti in questa Italia scioperata e scioperante se anche «sportivi tecnici e di percorso» scendessero in sciopero che cosa succederebbe? Scenderebbero forse in campo «crumireggiando», dirigenti, funzionari ed impiegati CSAI per arbitrare le corse. Allora si se ne vedrebbero (come si sono viste) di belle!





Che fare per gli esclusi dai G.P.?

# Si propone una Serie B della F. 1

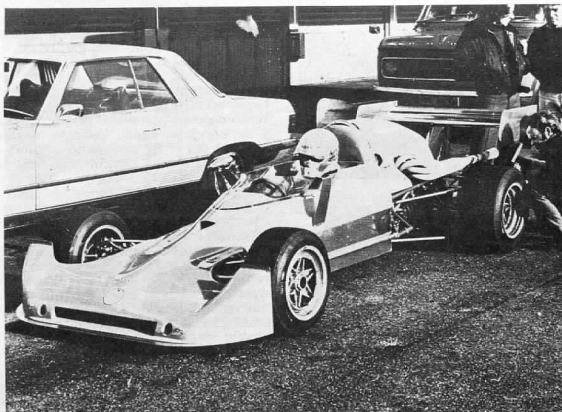
**SPECIALE AUTOSPRINT**

LONDRA - Tutto sommato forse la Hexagon Racing era la meglio organizzata, fra le piccole squadre private di F. 1, e quella che nel 1975 avrebbe potuto veramente ottenere qualcosa. Anche se il suo ritiro è segno di buon senso, date le circostanze, ciò non toglie che si deve rammaricarsene. Abbiamo detto « segno di buon senso dare le circostanze »? Il direttore, PAUL MICHAELS, commenta come segue: « Tutte le trattative per un possibile patrocinio della squadra sono andate a monte. E, quindi, anche se rittente, ha deciso di rinunciare alle competizioni. La Brabham BT 44 viene rivenduta alla Casa, dietro mio accordo con Bernie Ecclestone. Con l'arrivo di Keith Greene, quale direttore di squadra, sono certo che nel 1975 avremmo potuto essere realmente competitivi, ma non c'era modo di continuare, senza un sostanzioso patrocinio. Sono contento di avere potuto dare a John (Watson) il modo di mettersi in luce in F. 1 ».

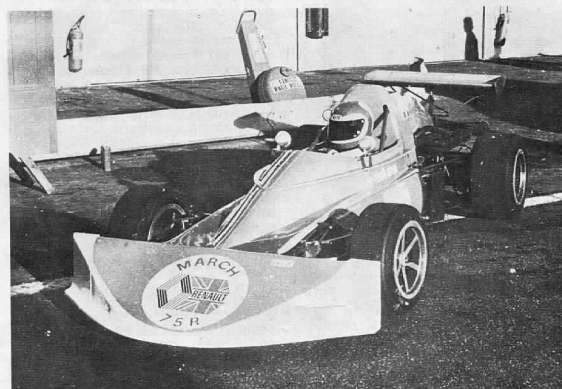
Non ci sorprenderebbe di vedere altri finire nel 1975 dove è finita la Hexagon, e dove potrebbero finire le turismo Ford. Fra parentesi, in Inghilterra si parla molto dell'idea di una prima e una seconda divisione in F. 1. Questa idea nasce dal concetto che, sebbene fra tutte le categorie la F. 1 sia quella che ha meno probabilità di essere assillata da mancanza di fondi, ciononostante se si ripeterà quello che è avvenuto nel 1974 alcuni patrocinatori saranno delusi nel vedere che le loro vetture non si qualificano per gli schieramenti. C'è la proposta d'indire una gara di consolazione per ogni Grande Premio, per le vetture che non si qualificano, seguendo il concetto che il pubblico preferisce a tutto vedere gareggiare vetture di F. 1 e pertanto si tratterebbe della miglior gara di contorno che si possa offrirgli. Da questa idea ne nasce un'altra, cioè che il vincitore di ogni gara di contorno a un Grande Premio si qualifici automaticamente per il Grande Premio successivo... variazioni su questo tema saltano spesso fuori. Poi c'è un'altra « scuola » che dice: « Bè, se si deve creare una seconda divisione, perché non dovrebbe sostituire la F. 5000, per esempio? ».

Naturalmente nulla di tutto ciò potrebbe avverarsi fino al 1976 e, se la « discesa » economica dovesse continuare al ritmo attuale, arrivati a quel momento forse ci sarebbero soltanto F. 1 in numero sufficiente per riempire gli schieramenti di Grand Prix!

d. h.



Le Castellet. Nel pieno dell'inverno, il sole della Francia Meridionale è un richiamo irresistibile per tutte le squadre impegnate nella strutturazione dei programmi '75. Nella foto, la nuova Lola F2-Atlantica che Richard Scott ha a lungo guidato con ottime indicazioni. Essa ha provato anche con inediti pneumatici Michelin, gli stessi messi a punto per la nuova Formula Super Renault, nelle misure 16,5-13 e 28-13, davanti e dietro



In una sessione di prove al Castellet organizzata dalla Renault, si sono viste all'opera due nuove monoposto per l'attesa Formula Super-Renault. Una era la March 75 R (foto sopra), alla sua prima uscita in Francia dove ha già riscosso un notevole successo di vendita, l'altra è la nuovissima Hampe, una marca che già dagli scorsi anni rappresentava l'unica alternativa alle Martini ed Alpine in Formula Renault. Naturalmente, le F. Super-Renault hanno provato con i nuovi Michelin SB10, che la Casa francese (che non ha mai cessato di sviluppare i suoi racing radiali) ha realizzato in tre tipi, cioè sliks, intermedie e bagnato. La Hampe versione '75 si presenta piena di novità, come sospensioni a flessibilità variabile, radiatori laterali, alettone anteriore a sbalzo, freni interni. E' dotata di un telaio abbastanza convenzionale in tubi quadri, mentre la March è monoscocca come pure la Lola F. 2, di cui non è improbabile una versione proprio per la Formula Super Renault, anche se per ora i collaudi proseguono con il solito BMW

(Foto B. MARTIN)



L'interessante Hampe per F. Super Renault. Anteriormente è dotata di un sistema di sospensioni a flessibilità variabile

Gli manca solo di... trovare uno sponsor

# GIORGIO insiste in Formula 2

ROMA - I circa 1800 chilometri che dividono Roma dall'Inghilterra devono evidentemente avere portato consiglio a Carlo Giorgio. Il romano infatti era partito alla volta di Bicester con il suo pullman-tuttofare deciso a riconsegnare alla March la sua semi-inutilizzata F. 2 tipo '74 ed a tornare a casa con una nuova sport 755.

All'ultimo momento invece il programma sport è stato messo in secondo piano e l'ex-campione della F. 3, spinto un po' dai nuovi premi CSAI e soprattutto dalla gran voglia di rifarsi la bocca dopo l'amara stagione appena conclusa, sarà ancora in F. 2 con spirito più che mai battagliero. D'altronde la stessa March che non ha più Laffite (dirottato dalla Elf sulla nuova Martini) e che crede molto in Tambay ma non nell'incostante Leclère lo ha influenzato in questo senso, offrendogli a condizioni molto vantaggiose due motori Ford-Cosworth FVD con distribuzione ad ingranaggi, recentemente sviluppati dal nuovo reparto motori della casa di Bicester che intende lanciarsi in alternativa all'onnipresente BMW. Per il pilota della Joly che ancora una volta lo ha aiutato « girandogli » il premio CSAI di 5 milioni, il problema-motori potrebbe essere risolto anche dalla Holbay che ha rivoluzionato il suo deludente Pinto-F. 2 (con nuove misure di alesaggio e corsa) e vorrebbe, in tal modo, ricompensare il romano.

Attualmente Carlo Giorgio, che ha già fatto aggiornare la sua March 742 per renderla il più possibile simile al nuovo modello 752 sta dedicandosi allo sport preferito dai piloti in questo periodo: la caccia allo sponsor. Nel suo caso la batuta è però condotta a ritmo blando sia perché resta ancora piuttosto aperto il discorso con i « Vivali del Sud » ma soprattutto perché il pilota romano ha già avuto dei contatti con la John Player che nella prossima primavera intende entrare nel mercato italiano abbinandosi pubblicitarmente all'automobilismo.

d. b.



Una delle Renault 5 LS per l'attesa Coppa Renault che si svolgerà anche in Italia, durante i collaudi



In INGHILTERRA crescono le proposte di mutamenti tecnici

# DUCKWORTH propone la FORMULA 105 litri

**LONDRA** - In Inghilterra si parla sempre più dei mutamenti di formula la cui meta principale sarebbe «economia-efficienza» in fatto di carburante. Potrebbe essere pericoloso, soprattutto se chi preme su questo punto avrà il sopravvento. Il proposto risparmio annuo del 10 per cento, sulla quantità di carburante consentita per un Gran Premio, sembra abbastanza innocuo. Sarebbe un «contentino propagandistico» per l'opinione pubblica e per un po' non avrebbe effetti immediati sulle corse.

Durante lo Speedshow londinese, però, Keith Duckworth propagandava l'idea di porre un limite di 105 litri per vetture nei Gran Premi, proposta che non sembra atta a favorire il fattore spettacolo (e gli 8 cilindri). Duckworth propone che vengano conservati le attuali distanze di gara e i limiti di peso, con in aggiunta un limite massimo di 105 litri di carburante e motori «liberi». Per prima cosa osserviamo che nei passati sessant'anni le sole formule di Gran Premio che abbiano avuto pieno successo sono state quelle basate soprattutto sulla cilindrata. In secondo luogo, nei recenti anni il pubblico ha assistito a quanto c'è stato di meglio in fatto di Gran Premi e, nella maggioranza, gli spettatori non apprezzeranno corse organizzate per gruppi male assortiti, sia pure con macchinario, tecnicamente ottimo.

Duckworth ammette soltanto in parte questi due punti di vista, riconoscendo unicamente che le corse sport sarebbero le più adatte a tali esperimenti... ammesso che le corse sport abbiano un futuro. Dal momento che tutto pare indicare il contrario, almeno finché chi se ne occupa non comincerà a ragionare, a Keith piacerebbe che un concetto più o meno come il suo venisse applicato ai Gran Premi. Peggio ancora, più ne

parla e più l'idea gli piace, sicché comincia a dire che si dovrebbe variare leggermente la quantità di carburante consentita, a seconda del potere calorifico del tipo di carburante!

Duckworth ha molte doti e la gente lo ascolta. Altri, però, trovano che ha guidato le persone che reggono lo sport automobilistico lungo una strada criticabile, quando le ha convinte che un puro motore da corsa di due litri sarebbe economico quanto un due litri derivato di serie. Cominciò a costruire un motore del genere, ma poi rinunciò, in parte perché stava diventando troppo costoso. Intanto aveva però aperto la porta alla costruzione, da parte di una certa Casa francese, di un V6, motore che sembra avere la capacità di fare sparire le vetture che lo usano, lasciandosi dietro gli avversari. Per un anno questa sarebbe una bellissima cosa per la Casa francese, ma entro lo stesso lasso di tempo potrebbe togliere agli organizzatori la voglia di indire, nella successiva stagione, analoghe e prevedibili processioni, e ad altri concorrenti il desiderio di parteciparvi.

Torniamo alle teorie sull'economia di carburante. Ammesso che qualcosa del genere sia auspicabile nello sport automobilistico, forse si dovrebbe mettere alla prova l'idea nel mondo dei rallies. Molti rallies (per esempio quello di San Remo) possono svolgersi in zone geografiche abbastanza piccole, senza bisogno di un gran numero di concorrenti e di squadre per l'assistenza che coprono chilometri e chilometri di percorso in fondo poco competitivo. Comunque, qualsiasi proposta in alternativa è preferibile ad alcune di quelle assurde fatte da Duckworth.

d. h.

Non tutti vedono nero sul futuro delle corse anche se si tagliano calendari e spariscono sponsor

# La primavera degli USA



**NEW YORK** - Quando a sinistra si ode un lamento, a destra grida di osanna, e tutto intorno la bufera economica imperversa, vien fatto di dire: questo mondo è fatto per i più forti. Ma soprattutto per i più ricchi.

È il caso che calza per l'automobilismo sportivo americano. Da Detroit le notizie pervengono a valanga, fragorose, devastatrici. Licenziamenti a catena, diminuzione delle produzioni, decine di migliaia di macchine accantonate come pezzi da museo, gli aumenti un tempo annunciati continuamente vengono ridotti, molti saloni chiudono i battenti.

Da Indianapolis, Daytona, Ontario, dappertutto, insomma, giungono annunci in cui si cerca di ridurre le corse, gli sponsors tagliano i budgets. Sembra la fine del mondo. Però c'è anche la voce decisa, forte, dei grossi che si fa udire vaticinando orizzonti più rosi per le gare e per i piloti. I grossi, non sono molti, ma sono coloro che buona parte dell'anno tengono in vita le manifestazioni, riforniscono la stampa di notizie interessanti, offrono il meglio della competizione.

Seguiamoli.  
Da Parnelli Jones-Vel Miletech è in testa. Sarà ad Indy, ad Ontario, a Po-

cono per le gare USAC, con due macchine che Mario Andretti e Al Unser guideranno nelle classiche «500 Miglia» con in programma un monte premi pari a 2 milioni e 250 mila dollari. La vettura dei due piloti americani non sarà la medesima, cioè quella che partecipò al campionato del 1974. Maurice Philippe ha detto che molte cose verranno cambiate. «Specie se in competizione scenderanno anche le macchine "5000", in base alla fusione USAC e SCCA. Chi subirà un radicale cambiamento sarà la macchina "5000" che, per un pelo, non ha vinto il campionato, guidata abilmente da Mario Andretti, il quale ha scoperto, durante le gare alcune modifiche da apportare di un certo rilievo. Modificata a dovere, quella macchina farà scintille. La nuova "5000" sarà eguale alla Formula uno, soltanto sarà azionata da un motore Chevrolet».

Andretti ed Al Unser guideranno la «5000», oltre alla nuova Viceroy Special per Indy che avrà per sponsor la casa di sigarette che ha espresso completa fiducia sia nel mezzo che nei piloti. La macchina tipo Indy era praticamente pronta lo scorso anno, ma difficoltà tecniche consentirono ad Andretti di pilotarla soltanto sul circuito di Tren-

ton. Non soddisfatto del rendimento, Andretti optò per la Eagle di Gurney.

«Ora però la macchina è a posto e potrò guidarla nelle tre grandi corse, e speriamo con successo», commenta Andretti, il quale l'altra settimana, ad Ontario ha provato ambedue le macchine, quella per Indy e la Formula uno. «Puntiamo verso una migliore stagione», mi dice Mario, «anche per ripagare dei grandi sacrifici finanziari cui vanno incontro Parnelli e Miletech».

«Il campionato "5000" mi ha consentito di "lustrare" la mia guida nella F. 1 nella quale conto di far sentire la voce delle vetture americane. Prevedo un campionato tra i più poderosi», aggiunge il pilota di Nazareth, alludendo alla presenza di macchine sudamericane e di quella di Roger Penske, che questa settimana è stata sottoposta a prove decisive ed impegnative.

Penske, a proposito, è del parere che allo stato attuale, con Mark Donohue in migliore condizione di guida, la sua «Penske Racing One» potrà ben figurare. Il costruttore americano ha preso Danny Allison che affiancherà a Johnny Rutherford nelle corse USAC con una Mc Laren. Da Santana, in California anche la voce di Dan Gurney risuona sicura.

«Abbiamo perso la OLSONITE come sponsor, abbiamo trovato la Jorgensen pronta a prendere sulle spalle l'onere di un calendario agonistico. Infatti» dice Dan, «mentre avevamo la Jorgensen quale sponsor nella classe "5000", ora l'abbiamo anche nella USAC, con Bobby Unser primo pilota sia nelle manifestazioni tipo Indy che nella Formula 5000».

A proposito di Bobby Unser, l'altra settimana è stato selezionato quale «pilota dell'anno» da un gruppo di giornalisti specializzati.

Unser così avrà una stagione intensa: tre gare USAC (Indy-Ontario-Pocono), tutte le gare Formula 5000 e l'ultima gara dei campionati a Daytona, oltre a qualche corsa «dirt track» su Midget.

«Le corse automobilistiche», ha detto John Jorgensen, presidente della ditta omonima, «sono la via più logica per sponsorizzare un prodotto. A prescindere poi che Gurney ha costruito tutte le sue Eagle e le 5000 con acciaio ed alluminio fornito dalla nostra ditta, grazie alle corse automobilistiche noi abbiamo guadagnato tanta pubblicità che nessun altro mezzo

Lino Manocchia

CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

ci avrebbe fornito a qualunque prezzo». Il tentativo di BOBBY UNSER nella Formula 5000 sarà la prima prova del cow-boy americano in questo genere di gara. Comunque in due prove ha dato dimostrazione di saperci fare, guidando il gruppo a Riverside, sino a che la sua macchina doveva cedere.

«Sarebbe un sogno poter riportare in USA il campionato 5000,» commenta Gurney, «tanto più che questo genere di corse ha portato e porterà sempre più piloti stranieri in suolo americano. Voglio sperare che i dirigenti americani riusciranno altresì ad arricchire il campionato mondiale F. 1 con una gara extra da disputarsi in America, prima di Watkins Glen poiché non si può dimenticare che gli Stati Uniti, a prescindere dalla possibilità di organizzazione, grazie ai mezzi a disposizione, sono senza dubbio una nazione ricca di storia automobilistica».

Da Pocono, il dott. Giuseppe Mattioli, il quale, quando inaugurò quel triviale venne definito «illuso e cieco», annuncia che oltre alla classica gara 500 Miglia USA del 29 giugno prossimo, quel circuito ospiterà la prima manifestazione di Formula 5000 il 4 maggio e in agosto una 500 Miglia per Stock Cars. Programma arduo che merita il plauso poiché con l'apertura di Pocono la costa atlantica ha assunto un prestigio quasi eguale ad Indianapolis. Mattioli non difetta di fantasia e, da abruzzese deciso, sta preparando un programma degno delle «capital of speed», cioè di Indy.

Per il momento Watkins Glen Tacc. Sepolto da pesanti nevicati, il piccolo centro montano sta «covando» grosse manifestazioni. Bob Kelly, direttore stampa ci ha detto semplicemente: «Dopo le feste udrete la nostra voce».

Dunque, questa inflazione nuoce all'automobilismo sportivo? Non direi. Semmai fa sentire più la sua morsa nel settore passeggero, infatti i «Saloni» hanno licenziato molti rappresentanti mentre hanno assunto meccanici specializzati extra che riparano le vetture vecchie di qualche anno.

«Il proprietario di una vettura preferisce spendere 400 mila lire per rimettere a posto una macchina di due anni anziché spendere 4 milioni di lire per una nuova vettura che nel 70 per cento dei casi appare fragile, carica di difetti», ha detto un rivenditore ad Autosprint.

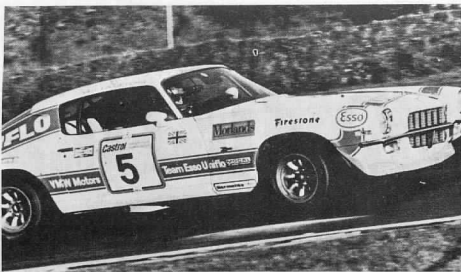
«La crisi,» commenta Gurney, «durerà sino alla fine dell'inverno, poi si spera tutto tornerà normale. E' un momento nero per tutto e per tutti. Ma il sole tornerà a splendere».

E quello che si spera.

**NEW YORK - Daytona,** si prepara per i «quindici giorni della velocità». Ormai la cittadella floridaiana, che in breve è divenuta la Indianapolis del sud, non ha più bisogno di presentazioni. Essa presenta, semmai, un nutrito programma a partire dal 2 febbraio prossimo, quando avrà luogo la 24 Ore per sport cars, una decalcomania (in formato ridotto) di Le Mans che però anche quest'anno, non vedrà «le prodigiose Matra, le sensazionali Ferrari e tanto meno le gloriose Alfa Romeo».

Questi aggettivi sono il frutto della lunga conversazione avuta con Bill France, «deus ex machina» dell'organizzazione. «Ci sarebbe tanto piaciuto vedere le Alfa Romeo, ma hanno alzato le mani; le Ferrari e Matra, sono scomparse. Comunque, continua France, noi correremo egualmente. Avremo vetture minori ma egualmente veloci e competitive che attirano migliaia di giovani. Abbiamo ricevuto anche la proposta per la partecipazione di una "Pantera De Tomaso" che il costruttore avrebbe voluto affidare a Mario Casoli, ma le richieste di rimborsi spese sono state troppo alte. Non possiamo permetterci di pagare i viaggi e soggiorni. Semmai potremo offrire ospitalità al pilota e due meccanici. Lo dica pure, tramite AUTOSPRINT, che siamo lieti di avere tutti i migliori piloti italiani, dopo le delusioni datemi da Arturo Merzario, comincio a non crederci più».

La lingua batte dove il dente duole. A Bill France interessava, avere tra le mani «Arturo footpick» perché il comasco fa chissà attorno a sé. «Ora Arturo è diventato "mondiale", dice France, e non si cura di Daytona. Eppure Arturo



La Chevrolet Camaro Z28 che ha caratterizzato la scena inglese del Gr. 1, guidata da Woodman. Nel '75 non correranno



La varietà è l'interesse delle gare inglesi di Gr. 1, dove si affrontano direttamente Mazda, Triumph, Ford, Chrysler, Alfa

Soltanto «OSPITL» gli europei

# Niente ingaggi per la 24 ORE americana



è buono sia in F. 1 che nello "stock". Comunque non è detta l'ultima parola».

Sul circuito misto di Daytona a partire dal 2 febbraio, dunque ci saranno diverse manifestazioni. La 24 Ore sport car, gara di 300 miglia per «modificate», e 10 giorni dopo la 500 miglia stock car «Winston Grand Cup» con i più grossi nomi della categoria che inaugureranno ufficialmente il campionato 1975. Il 14, poi, sempre sull'ovale con curve sopraelevate, nove Chevrolet Camaro si contenderanno 90 mila dollari di premi.

Questa corsa praticamente ebbe inizio sull'ovale «International» del Michigan, proseguì a Riverside in California, dove si verificano due «botti» contro il muro da parte di Bobby Unser e Bobby Allison.

A Daytona ne tra i migliori piloti di tutte le categorie troveranno il via: Emerson Fittipaldi con 41 punti, Johnny Rutherford, vincitore di Indy 1974 con 21 punti. Se quest'ultimo dovesse vincere ed il «campeon du mondo» dovesse piazzarsi secondo, l'americano vincerebbe il trofeo della IROC (International race of champions). Gli altri che si schiereranno sono: A. J. Foyt, David Pearson, Cale Yarborough e Bobby Allison (questi tre della categoria stock), Ronnie Peterson, Bobby Unser e George Follmer. Tutti guideranno le Camaro preparate da Donohue.

Mancheranno al via Graham Hill (che andò a cozzare con la vettura a Riverside), Richard Petty, il campione nazionale di stock cars e il sud africano Jody Scheckter.

Lino Manocchia

# E' stato indovinato lo STOP alle Camaro Solo Gr. 1 le turismo d'Inghilterra

LONDRA - All'inizio dell'anno gli organizzatori inglesi erano molto incerti, sul fatto che la loro decisione di accentrare le corse britanniche turismo sul gruppo 1 fosse saggia. A metà dell'anno, però, si sono sentiti sollevati di averlo fatto, infatti mentre il gruppo 2 ha avuto scarsi consensi ed è raramente stato appassionato, gli schieramenti del gruppo 1 sono stati molto vari e hanno fornito alcune ottime corse. Generalmente le competizioni sono state vinte dalle Camaro (la varietà e le lotte si avevano nelle altre classi) ma ora la Camaro Z28 è stata messa al bando perché non esiste più sul mercato inglese (in futuro accadrà altrettanto alla Capri 1).

Non c'è dubbio, nel 1975 il gruppo 1 sarà di nuovo «la» categoria turismo e il RAC organizzerà un campionato. Il gruppo 1 in inglese non è stato allineato con quello belga (vedi Spa) e con altre versioni, un peccato perché se si potesse giungere a un comune gruppo 1 «e un po' di più», questo potrebbe avere un notevole potenziale internazionale. E' forse meno spettacolare del gruppo 2, ma in questi tempi di tetra situazione economica è assai meno costoso se la Ford abbandonerà veramente il challenge europeo turismo, che cosa succederà? Naturalmente dire «gruppo 1» non è esatto, in quanto più o meno qualsiasi vettura preparata per questo gruppo in Inghilterra, nel 1974, sarebbe costata almeno quattro volte quanto la sua «sospia» vista nelle sale di esposizione e destinata a uso normale. D'altronde, quanto costavano una BMW o una Capri del challenge turismo?

Nel 1975 il campionato inglese turismo naturalmente per gruppo 1, sarà patrocinato dalla Southern Organs che subentra alla Castrol e ciò significa che saranno quattro i campionati a portare questo nome, oltre a numerosi piloti in F. Ford, F. Atlantic e turismo. In effetti nessuno è patrocinato dalla società, bensì personalmente dal proprietario, Jim Miller. Questi ha una filosofia straordinaria. Si è dimostrato quasi filantropo nei confronti di piloti che avevano bisogno di patrocinio e ha sempre pagato di sua tasca, anche se a nome della Southern Organs. Secondo lui la pubblicità sarà utile alla Southern Organs i cui utili aumenteranno. A loro volta, gli utili vengono versati a cliniche per fornire attrezzature mediche e servizi di specialisti, che non potrebbero altrimenti permettersi. Per quanto riguarda il ruolo che svolge nelle corse, Miller rifiuta di essere intervistato.

Miller come si sa ha dato un certo patrocinio a David Morgan, ma non ha potuto farlo per fornirgli una Surtees F. 1 (ne era vagamente corsa voce, prima che si annunciassero che sarà Watson a correre per la Surtees).

d. h.



CHI SI E' ACCORTO tra la massa degli appassionati che BRAMEN ha vinto il titolo tricolore SPORT?

# Il campionato ucciso dalle salite



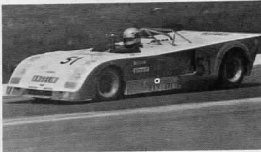
Il pilota reggiano « Bramen », con la AMS 1300 con motore Armaroli-Negrini e il campione italiano sport 1974, ancora una volta scaturito dalla 1300



Mauro Nesti, con la Lola 2 litri, velocissimo in salita come in circuito



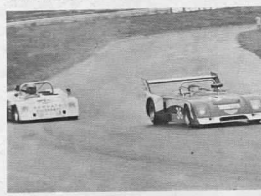
Piergiorgio Mussa, con la GRD-Ford 1600, al tornantino di Vallelunga



Claudio Francisci con la Chevron-laboratorio del preparatore Angelini



Ad Eris Tondelli (Chevron 1300) non è riuscito il « colpo » nell'assoluto. Sotto, eccolo con Serattini (Ferraris)



Diciamo la verità: quanti saranno gli appassionati che quest'anno hanno perso un po' di tempo per seguire le vicende del campionato italiano sport? Pochi, pochissimi certamente. D'altronde bastano le cifre a focalizzare il progressivo decadimento di questo genere di gare, fino a non molto tempo fa feudo particolare di chi nuttiva aspirazioni agonistiche a livello professionistico. Ancora-negli anni sessanta non era difficile contare oltre trenta partenti nelle gare di campionato mentre l'anno scorso a Monza si toccò veramente il fondo con la pista trasformata in un deserto da una spruta pattuglia ferma ai box dopo un paio di giri. D'altronde non è difficile scoprire quali sono le ragioni che hanno portato, almeno in pista, a questa preoccupante rarefazione delle « barchette ». Gr. 5. Come al solito, regolamenti e lievitazioni dei costi vengono messi per primi sul banco degli accusati. Per questa ragione in Francia e nella stessa Inghilterra le sport « formato CSI » godono di sempre minore credito mentre si allargano a macchia d'olio le gare riservate alle più alettanti sport di formula autarchica. Olt'Alpe soltanto l'Alpine-Renault rivolge il suo interesse al Gr. 5 mentre sono sempre più numerosi i costruttori (Grac, Tecma, ACE, BBM) attratti dalla Coppa Simca riservata alle « barchette » 2 litri con motore derivato da una berlina della casa francese. In Italia poi il regolamento particolare del campionato italiano sport assieme alla pericolosa e nefasta concorrenza delle gare in salita hanno contribuito in modo determinante a sfoltire ancora più i ranghi di quei pochi che ancora amano cimentarsi in pista nelle gare titolate. Quest'anno inoltre un calendario assolutamente folle, con tre gare (Monza, 1000 Km di Imola e Targa Florio) nello spazio di tre settimane legate a lunghi mesi di vuoto, è stato un vero colpo di grazia per il bistrattato gruppo cinque.

Venendo dunque al regolamento studiato dalla CSAI, balza subito agli occhi la condizione di inferiorità in cui si trovano i piloti di alcune classi rispetto a quelli di altre. In ogni gara la CSAI compila due classifiche particolari attribuendo un punteggio tipo F. 1 ai piloti meglio piazzati nell'ambito della prima e della seconda divisione (classi 1000-1300 e 1600-2000-3000). Il titolo viene naturalmente assegnato a chi raggiunge il punteggio più alto. E' evidente dunque che i piloti della classe 1000 possono scordarsi in partenza di puntare al gradito risultato, tanto come quelli della 1600.

Molto più grossacca comunque la situazione dei piloti della classe 2000 (le sport 3000 private sono una vera « araba fenice ») che in ben tre gare internazionali (1000 Km di Monza, 1000 Km di Imola e Targa Florio) sono costretti a mendicare punti lottando con tutti gli squadroni ufficiali impegnati nel campionato del mondo! Come può un pilota di una costosa ed impegnativa 2000 impegnarsi nel campionato italiano se in pratica deve partire con l'handicap di tre gare nelle quali sarebbe un terno al lotto guadagnare qualche punto? Risultato: il titolo italiano è da anni un feudo della classe 1300 ed anche quest'anno la lotta è un affare in famiglia.

Studiare una formula che accenti tutti non è certo facile anche se portare a tre le divisioni, come è stato fatto per le GT, sarebbe già un buon passo in avanti.

Pur con il moltiplicarsi degli autodromi dunque le sport in pista sono sempre più rare mentre le tanto criticate corse in salita si possono permettere il lusso di distogliere l'attenzione di molti piloti potenzialmente in grado di vivacizzare il campionato italiano di velocità? « Corriere

*in salita costa ancora abbastanza poco — è stato detto — per questo i piloti delle sport non ne disertano una »* Il ragionamento non ci convince perché chi impegna un non indifferente numero di milioni in una « barchetta » normalmente non si reca alle corse puntando al risparmio. La spiegazione va cercata altrove e per comprenderla bisogna pensare innanzitutto alle ragioni che ancora, nonostante le commissioni di vigilanza sempre più incombenti, contribuiscono a tenere in piedi il fenomeno delle gare in salita. E' noto come numerose corse vengano organizzate da Pro Loco o Comitati di zona per vivacizzare il turismo locale (pur se spesso la « cassetta » non è un richiamo indifferente) e naturalmente per garantire un certo risalto alla manifestazione non estiano ad accaparrarsi i piloti e le macchine migliori a suon di ingaggi che gli organizzatori della pista (tranne rarissime eccezioni), oberati dalle spese, non si potranno mai permettere.

Il linguaggio delle cifre è un argomento troppo valido e se la situazione non cambia ben difficilmente l'ottima « scuola » delle macchine sport ci potrà regalare un potenziale campione. Un pilota toscano che corre con una sport 1000 ha fatto stampare al ciclostile una lettera mediante la quale rende noto il suo curriculum agli organizzatori che possono fissare con un certo anticipo il giusto ingaggio. In pista casi simili di semi-professionismo non si verificano nemmeno con la F. 3, mentre in salita non sono affatto un'eccezione. Nel corso dell'attuale stagione i vari re della montagna potevano aspirare ad una cifra che talvolta superava il mezzo milione oltre al soggiorno per sé ed i meccanici. Altri piloti di minore fama potevano sempre spuntare cifre che andavano dalle 2 alle 300.000 lire ed anche i piloti delle classi minori avevano un trattamento di favore.

Con questo non vogliamo dare addosso alle gare in salita che — lo abbiamo anche scritto — mantengono sempre la loro validità ma ci sembra assurdo che vengano invogliati a tale punto i piloti quando la pista, in ultima analisi l'unico vivaio agonistico di assoluta utilità, fatica non poco ad imbastire una gara valida.

Dopo queste premesse non c'è dunque da meravigliarsi se i protagonisti dell'intero campionato sono stati soltanto due anche se in realtà la lotta fino all'ultimo momento è stata abbastanza vivace e soltanto la gara di chiusura a Vallelunga ha titolato il 31.enne reggiano « BRAMEN », al secolo Romano Bartoli. Il biondo pilota della Tricolore, alla sua seconda stagione vera, ha guidato una AMS mod. 74 dotata di un Ford preparato da Armaroli e Negrini che si è rivelato oltre che potente anche piuttosto robusto mentre il simpatico ingegnere reggiano-torinese Eris Tondelli,

L'idea è di Palangio

# 10 gare con (premi) 10 milioni

ROMA - Quattro nel turismo, due nel gran turismo ed altrettante nella sport: in totale sono state ben otto le gare valide per i campionati italiani di velocità non effettuate nel corso dell'attuale stagione. Esiste una vera crisi del settore ed anche il calendario per l'anno prossimo, con appena sei gare per il Gr. 2, conferma che la situazione non è rosea ed è inutile cercare di mascherare la situazione di disagio dei piloti: quelli del turismo non se la sentono più di impegnarsi con un capitale destinato a rimanere inutilizzato mentre tendono a rarefarsi sempre più le macchine delle classi più piccole dei gruppi 4 e 5, «ucisce» dalle gare internazionali (comunque valide per il campionato) dove per loro la qualificazione è impossibile.

Di fronte a questo grave problema la CSAI che cosa fa? Pareva che a Genova la SC Velocità dovesse operare un vero miracolo con proposte rivoluzionarie ed invece non è accaduto proprio niente. L'argomento è stato trattato anche da Ro-

## Le classifiche finali del campionato SPORT

	Vallelunga 7-4	Monza 25-4	Monza 26-5	Imola 2-6	Targa 2-6	Vallelunga 13-10	Totale
<b>CLASSE 1000</b>							
STEFANELLI (AMS)	6	—	—	—	—	9	15
CROVELLA (AMS)	4	—	—	—	—	6	10
SERATTINI (Ferraris)	9	—	—	—	—	—	9
GUIDETTI (Ferraris)	—	—	9	—	—	—	9
PATANE' (Abarth)	—	—	—	—	9	—	9
SCALIA (Abarth)	—	—	—	—	9	—	9
<b>CLASSE 1600</b>							
FILANNINO (Dallara)	9	—	9	—	—	9	27
MUSSA (GRD)	6	—	—	—	—	6	12
BILOTTI (Osella)	—	—	—	9	—	—	9
<b>CLASSE 2000</b>							
NESTI (Lola)	9	—	4	6	—	9	28
« GIANFRANCO » (Osella)	—	—	6	—	6	6	18
ROSSELLI (Osella)	6	1	9	—	—	—	16
VOLTOLINA (March)	—	—	3	9	—	—	12
MORELLI (Lola)	—	—	—	6	—	4	10
<b>CLASSE 3000</b>							
MANFREDINI (Lola)	—	—	9	—	—	6	15
TONDELLI (Chevron)	—	—	6	—	—	4	10
PIANTA (Lola)	—	1	—	—	—	9	10
MERZARIO (Alfa Romeo)	—	9	—	—	—	—	9
BALLESTRIERI (Lancia)	—	—	—	—	9	—	9
FACETTI (Alfa Romeo)	—	4	—	4	—	—	8
DE ADAMICH (Alfa Romeo)	—	4	—	4	—	—	8

N.B. - Il Trofeo della classe 1300 non è assegnato, poiché è di « Bramen » che ha conquistato il campionato Sport.

CONTINUAZIONE DA PAG. 20

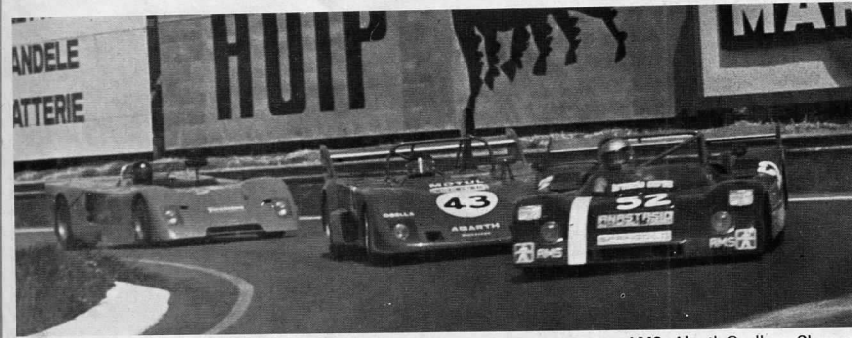
quest'anno caratterizzato da una folta barba, e secondo classificato, è rimasto fedele alla Chevron abbinata ad un Ford dello specialista Smith e curato a Torino dai suoi meccanici.

Dopo la gara di Vallelunga il campionato si è tinto anche di giallo perché la CSAI di Roma, dopo uno sguardo generale alle classifiche delle sei gare titolate, rendeva noto a « Bramen » la mancanza di un documento ufficiale che attestasse il suo regolare turno di guida alla Targa Florio. Per fortuna la disperazione del reggiano che in quel frangente non sapeva veramente a che santo votarsi non doveva durare a lungo perché la CSAI di Milano, alla quale fanno capo tutti i problemi delle gare di velocità ma che inspiegabilmente deve rivolgersi a Roma per redigere le classifiche, scovava finalmente il pezzo di carta che valeva un intero campionato e che era stato dimenticato da qualche parte.

Alle spalle dei due piloti che, se non altro, hanno avuto il pregio della costanza e della determinazione, si è piazzato un ottimo MAURO NESTI che con l'handicap delle gare di Monza ed Imola non ha pensato nemmeno per un momento di poter puntare all'assoluto anche se ha dominato la classifica per la Coppa CSAI della classe 2000, sfatando definitivamente (vale una volta per tutte il tempo di Vallelunga) la fama che lo voleva non molto a suo agio in pista.

Grossa sorpresa nella classe 1600 dove pareva scontato il primo posto di PIERGIORGIO MUSSA che con le vittorie della 1000 m di Monza e della Targa si sentiva al sicuro da ogni sorpresa. Al contrario il biondo pilota torinese non ha fatto i conti con le sottigliezze dei regolamenti e si è visto annullare i potenziali diciotto punti perché nelle due gare vittoriose, disputate rispettivamente in coppia con Pozzo e Galimberti, non ha tenuto il volante per almeno un terzo del percorso totale. Disco rosso dunque per la GRD e grosso exploit della nuovissima Dallara che con il sempre più positivo ROBERTO FILANNINO che tra l'altro in veste di collaudatore è riuscito in breve ad eliminare i difetti di gioventù (a vantreno) della macchina, ha dominato le gare «corse» di Vallelunga, Monza ed ancora Vallelunga. Entrambe le vetture dei due protagonisti montavano motori Ford-Novamotor con distribuzione ad ingranaggi.

Resta infine il problema delle COPPE CSAI per le classi 1000 e 3000 che a termini di regolamento non dovrebbero essere aggiudicate perché nessuno ha il minimo di cinque partecipazioni. Giustamente però ALADINO STEFANELLI (AMS-Ford SCA) che avrebbe il punteggio più alto della 1000 ha fatto presente alla CSAI che in nessun modo avrebbe potuto raggiungere il tetto delle cinque gare se quelle a disposizione erano solo sei con in più l'handicap delle due gare mondiali, inutili per i piloti della classe più piccola che non si sarebbero mai potuti qualificare. La SC Velocità non si è ancora pronunciata ma ha fatto chiaramente capire al pilota che sarà fatta una deroga al regolamento ed altrettanto dovrebbe essere fatto per la classe 3000 dove il capofila dello sparuto gruppetto è il «vecchio» CORRADO MANFREDDINI (Lola-Cosworth).



Le gare Sport sanno essere spettacolari. Ecco a Vallelunga, a stretto contatto, AMS, Abarth-Osella e Chevron

gano nel corso della conferenza stampa di Roma ma le spiegazioni del tutto generiche e vaghe del presidente hanno confermato che sia a Roma che a Milano si brancola ancora nel buio. Perché si perde ancora tempo a parlare di gare condizionate dall'austerità (?) e si auspicano migliori condizioni ambientali per il '75 quando i campionati sono striminziti solo e soltanto a causa del monte-premi obbligatorio di 2.650.000 lire più il 4% al FAC?

Non è che gli organizzatori non vogliono mettere in piedi le gare: non vogliono le gare con l'obbligo di un monte-premi che spesso si rivela determinante per la chiusura in passivo del bilancio della manifestazione. Non c'è via d'uscita perché, visto che i costi di organizzazione aumentano sempre più e non si può certo risparmiare sul noleggio della pista o sui mezzi antincendio, ormai chi organizza preferisce puntare su categorie meno costose. D'altronde con questi chiarimenti di luna la CSAI o l'ACI in sua vece hanno ben poca voglia di aumentare il contributo pro-gare di campionato che attualmente è di 450.000 lire per volta e dunque per ridare un po' di ordine alle tre categorie occorre una soluzione rivoluzionaria.

Ne esiste una piuttosto interessante

ed a proporla è stato Antonio Palangio che ormai si è fatto una cultura con i costi organizzativi. Il presidente della Gr. Piloti Romani ha girato la sua idea alla CSAI che aveva promesso di metterla ai voti al mini-convegno di Genova ed intanto su quel fronte, forse perché lo spunto non è partito da una sottocommissione, non si è registrato niente di nuovo. Palangio però non si è perso d'animo e, visto che in via Solferino lo hanno un po' abbandonato, chiede l'aiuto di AUTO-SPRINT sperando che i piloti vogliano esprimere in qualche modo il loro parere per convincere la CSAI a modificare le norme-tagliola.

Questo nuovo regolamento per i campionati dei gruppi 2, 4 e 5 dovrebbe prevedere una serie di dieci gare per categoria suddivise in tutti gli autodromi italiani. Per ogni gara la CSAI dovrebbe offrire un contributo di 500.000 lire mentre una analoga cifra sarebbe stanziata dall'organizzatore. Verrebbe dunque a crearsi un monte premi di 10 milioni per categoria non più distribuiti di volta in volta ma, congelato nelle casse della CSAI fino all'esaurimento dei campionati, consegnato ai piloti a fine stagione secondo una tabella da scegliere dopo avere sentito la loro opinione.

Con la prima tabella i 10 milioni sareb-

bero distribuiti tenendo conto della classifica assoluta del campionato e dunque per il Gr. 2 (per gli altri gruppi ci si dovrebbe regolare di conseguenza) la «scatola» dei 20 premi previsti sarebbe la seguente: 1 milione e 600, 1 milione e 300, 1 milione e 100, 950 mila, 800 mila, 700 mila, 600 mila, 500 mila, 400 mila, 300 mila. Infine cinque premi da 200 mila lire ed altrettanti da 150 mila. Con la seconda soluzione i premi sarebbero attribuiti secondo la classifica finale di ogni classe e, sempre per il Gr. 2, si partirebbe da un minimo di 250.000 per il primo della 500 fino ad un massimo di 320 mila per i primi della 2000 e 3000, con premi minori fino al sesto classificato.

La decisione spetta ora ai piloti ma ci sembra senz'altro più idonea da «divisione» secondo la classifica assoluta perché terrebbe conto degli effettivi valori espressi dal campionato e non darebbe luogo ad una inutile dispersione di piccole somme che non potrebbero risolvere i problemi di nessuno.

L'idea di Palangio infine ha anche un altro pregio non secondario: le tasse di iscrizione verrebbero diminuite del 30% mentre si è pensato anche al FAC che trarrebbe beneficio dagli interessi bancari del monte premi messo a «congelare».



**LE CONFIDENZE**  
di Eoin S. YOUNG

LONDRA. Poiché WATSON ha accettato di gareggiare per Surtees (senza un vero e proprio contratto) dopo tutto si vedrà ai Grandi Premi sud americani un team Surtees con una sola vettura. Ancora nessuna decisione per un secondo pilota (per i rounds europei) ma si spera di trovare un patrocinio per DAVID MORGAN.  
● Nuovo incontro al Dorchester (questa volta per un caffè mattutino e non per il té) fra EVANS e STANLEY. Evans prevedeva di firmare il contratto per il 1975 o di sentirsi dire che dopo tutti i suoi servizi non erano richiesti. Comunque, con la sua specialità di fare sempre la cosa sbagliata, Stanley ha deciso di diramare un comunicato stampa soltanto in Argentina, per annunciare (come tutti sanno) che WILDS piloterà la BRM (dirà anche della sorte di Evans, si presume).

**HAILWOOD**  
tra 20 milioni  
e la F.5000

● Attorno a Natale la stampa che si occupa di motociclismo faceva molte congetture sulle possibilità che HAILWOOD riapparisse su due ruote al TT dell'Isola di Man. Quanto a Mike, faceva l'indifferente, seduto su una spiaggia del Sud Africa ove nessuno poteva trovarlo, occupato a curarsi le gambe ai raggi del sole. Col ritiro della Yardley e nessuna possibilità che la McLaren faccia gareggiare una terza vettura ufficiale (antieconomico, coi regolamenti dell'associazione costruttori), oltre al fatto che la completa guarigione delle sue gambe è ancora incerta, volendo fare una data, pare dunque vero che Mike sta di nuovo passando alla F. 5000, come si è già detto. L'offerta per il TT potrebbe però piacergli, poiché la data di giugno gli porrebbe un termine realistico per la guarigione e la possibilità di cimentarsi di nuovo sulle due ruote — anche se per una volta sola — gli farebbe moralmente molto bene. Si sente dire che Phil Read e Agostini si sono visti tentare con l'offerta di oltre dieci milioni di lire per uno, per gareggiare nel TT, ma si dice anche che per «Mike the Bike» la cifra offerta sarebbe di oltre venti milioni, per indurlo a prendere il via sulla sella di una Yamaha

Come la crisi economica influirà sulle corse future

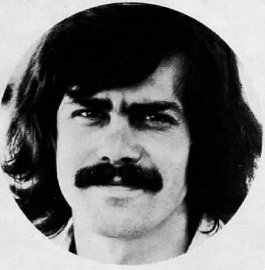
**Meno G.P. mondiali?**

● Il tetro presagio di una recessione economica aleggia abbastanza vicino per impaurire chi sa che cosa vuol dire la recessione economica, ma non si direbbe che abbia avuto molto effetto sulle corse di Grand Prix. Per ora. PETER MCINTOSH, segretario dell'associazione dei costruttori di F. 1, pensa che le gare di Grand Prix siano «in vetta» e che nel prossimo futuro soffriranno meno di altri tipi di corse, quali quelle di F. 2 e di F. 5000. Per il 1976, però, o forse per l'ultima parte dell'imminente stagione, McIntosh prevede che ci saranno meno squadre con «muletti», meno teams privati, meno (o forse meno lussuosi) furgoni che fungono da quartier generale ai boxes per le squadre più importanti, e un «taglio» nei guadagni dei piloti. In complesso prevede un taglio generale nelle spese, non nel numero delle corse, e forse un più

efficiente impiego del denaro disponibile. Accennando a quanto accadrà fra due o tre anni, ha detto di pensare che alcuni organizzatori europei saranno costretti a rinunciare al campionato del mondo e che i crescenti costi per i trasporti potrebbero anche uccidere i Grandi Premi negli Stati Uniti e in America del Sud. «Negli ultimi due anni c'è stato annualmente un aumento del 25 per cento nei costi per trasporto merci e potrà risultare difficile continuare, per certi organizzatori». Ha però aggiunto di non credere che i costi dei trasporti influiranno sul GP del Sud Africa, perché il Gran Premio di Kyalami è talmente importante per il paese da non essere considerato soltanto un avvenimento sportivo inutilmente costoso, bensì più una finestra dalla quale il mondo può vedere i sudafricani esibirsi a livello internazionale.

**I litri nascosti**

● Di questi tempi le corse di Grand Prix sono talmente competitive, con i concorrenti più o meno a parità, che nessuno, dico nessuno, vuole nemmeno sentire le proposte per cambiare la formula tre litri. L'associazione costruttori ha chiesto alla CSI di ridurre (per due anni) del 10% la quantità di carburante annua e si tratta di un gesto pubblico, per mostrare che «si fa qualcosa, data la crisi del carburante». Mi chiedo però se non ci sarebbero state mosse più rilevanti, se tutti non fossero così soddisfatti della attuale situazione Ferrari-Cosworth. Si sono uditi accenni (e ne avete letto ancora a pag. 7) a una formula completamente libera, per quanto riguarda tipo del motore e cilindrata, purché la distanza di un Gran Premio possa essere coperta con una quantità di carburante severamente razionata. A seconda di detta quantità, ciò incoraggierebbe certamente la ricerca per una efficienza ancor maggiore, inducendo i più bravi nel campo della costruzione di motori a studiare il modo di aumentare il chilometraggio per litro. Una decisione del genere, inoltre, lascerebbe via libera ai Wankel e alle turbine, purché fossero in grado di coprire la distanza di gara col carburante concesso. Quanto a me, ho i miei dubbi su una formula del genere. D'accordo, si dovrebbe andare alla pompa ufficiale per ottenere la propria razione, ma chi può sapere se non si da qualche litro di benzina nascosto da qualche parte nella monoscocca? Mayer dice che il sistema funziona bene a Indianapolis e che è impossibile (o quasi) imbrogliare.



**Costruttore per se stesso**

● GORDON MURRAY, il giovane (dice di avere ventotto anni ma di sentirsi quarantenne) progettista sud africano delle Brabham F. 1, ora con la «livrea» Martini, ha intenzione di gareggiare un poco per rilassarsi. Come altri progettisti prima di lui, iniziò con gare indette dai clubs e tre anni fa fece il progetto della sua ideale 750 speciale. Da allora ha avuto molto da fare e soltanto adesso ha deciso di costruire la vettura. Lo sta facendo un meccanico ex della Brabham e Murray spera di usare la macchina in qualche corsa durante l'estate. «Il progetto di una 750 è molto più libero che in F. 1, ha un minor numero di limitazioni per cui rappresenta una sfida più grande». Le sospensioni potrebbero essere fatte con materiale molto più leggero, per esempio se un quadrilatero di F. 1 ha lo spessore di un dito pollice, quello di una 750 potrebbe essere fatto con un tubolo dello spessore di un minigolno. Non sarebbe però pericoloso? Per niente, risponde Murray. Inoltre costerebbe meno, infatti Gordon ritiene che la sua nuova vettura da corsa per il 1975 dovrebbe costare circa 250 sterline (più o meno 400 mila lire!).

**2 ritiri: TIM e FRANK**

● Si è dato l'addio a TIM PARSELL durante un piacevole nostalgico pranzo all'Automobile Club a Londra e sono state rivangate tante vecchie storie. Stanley spiccava per la sua assenza e Barrie Gill, che fungeva da padrone di casa, ha spiegato dicendo: «Il signor Stanley è all'Hotel Dorchester, occupato a intervistare Jack Fairman, per l'evenienza di dargli una guida per il 1975...». L'ex direttore di squadra della BRM, Tony Rudd, ha fatto un discorso in cui, tra l'altro, ha detto: «In tutti gli anni che ho passato alla BRM, Tim è stato l'unico tizio a non farmi vedere i sorci verdi». Ora Rudd è alla Lotus, ove si occupa del settore sviluppi. Il pranzo ha segnato la fine di un «era Parnell» nel mondo delle corse, iniziata quarant'anni fa quando il padre di Tim, Reg, cominciò a gareggiare a Brooklands e poi a Donington con una MG, diventando dopo la guerra uno dei principali piloti inglesi nelle corse internazionali, sia in monospazio che su vetture sport.

● Il ritiro di FRANK GARDNER lascia un vuoto nelle corse automobilistiche che sarà colmato soltanto dai miti e dalle leggende nati attorno alla figura dell'australiano «senza età», il quale è stato attivo nelle competizioni assai più a lungo di quanto si creda. Le «Storie di Frank Gardner» passeranno di padre in figlio, quale parte del mondo colorito e vivo delle competizioni di un tempo. Quando il Trofeo Ferodo è stato assegnato alla McLaren, Phil Kerr ha riferito una storiella che usava raccontare Gardner per illustrare come si debba accettare l'inevitabile. Un conduttore di camion sta dando l'esame per guida di veicoli pesanti e l'istruttore gli pone il seguente ipotetico problema: «Se il tuo camion fosse a pieno carico e percorrendo una ripida discesa ti accorgessi all'improvviso di essere senza freni, con il comando del gas bloccato, lo sterzo che non funziona, incapace di spegnere il motore, che cosa faresti?». «Mi sporgerei verso il mio compagno, perché non ha mai visto un grosso incidente» risponde il camionista. E' così che Gardner accetta l'inevitabile. Pare che fosse riluttante a cessare le sue prove con la Lola, ma si consolerà comunque aiutando la Casa nella Coppa Tasmania.

● La parte più buffa, nel commento televisivo di Stuart Turner sul Rally del RAC, è stata la descrizione dei problemi di fronte ai quali si trovano le squadre nel preparare i pasti per i piloti durante un rally. «Se si prepara un vero festino — ha detto — il primo pilota che arriva ingurgita tutto». E' poi passato

a raccontare come i meccanici avessero deciso d'imbrogliare Clark, un asso noto per il suo vorace appetito. Hanno preparato un bel piatto di biscotti per cani appena l'Escort di Clark è arrivata e «Roger si è mangiato tutto, ripartendo poi tranquillo...».

Eoin S. Young



• L'AC Bologna sta stringendo i test per la corsa del GASCO D'ORO F.1 a Imola del 31 marzo (riservata alle F.1 e F.2 da far correre insieme sulla distanza di 50 giri). Arturo Merzario si è già impegnato a partecipare, così pure il neo sponsor di Lella Lombardi ha detto che l'occasione potrebbe essere davvero buona per il debutto d'assaggio di Lella con la monoposto March 3000.

• Tanto qualcosa di nuovo la diranno fuori anche quest'anno sulla Ferrari... Così, con aria di sufficienza, l'avv. Montezemolo aveva rapidamente liquidato sabato sera un cauto accenno di dubbio del commediografo Diego Fabbrì nel dibattito-presentatione che ad iniziativa di Lino Ceccarelli, da un' settimana buona (alla vigilia di Lazio-Juve) era stato registrato per DRIBBLING un chivo di presenziale pilota. Un o dibattito che, se non altro, ha permesso di scoprire un uomo di cultura (è cattolico) amico delle corse e un altro gliocatore di calcio che, in quanto a conoscenze tecniche può concorrere a qualsiasi di noi. Dino Zoff, il portiere juventino della Nazionale.

Il super ds. ferrarista evidentemente è stato facile profeta, anche perché, come sempre, a «tirar fuori» qualcosa di nuovo sono stati proprio i responsabili del team modenese, che ci hanno messo di fronte alla immancabile interpretazione addomesticata della purtoppoco amara nuova realtà ferrarista, che non sembra promettere molto di certo per questo '75. Il fatto è che non sono i giornalisti a «tirar fuori» i fatti; essi li registrano solo (se vogliono).

Comunque qui non si parla della tivvù, almeno non della nostra. Perché, a parte la sempre attenta e nutrita ospitalità nella rubrica del sabato sul secondo, lo sport dell'auto nemmeno per questi grandi appuntamenti mondiali merita molto di più da noi se non qualche ottimistico accenno di Maurizio Truffo, il «topolino» alle 13,30 e le frettolose elegie dello Zatterin da Domenica Sportiva, l'attentissimo dosatore delle verità agonistiche di turno, Marco Poltronieri. Per i concetti al momento rifuggono le compiacenti interviste radiofoniche in Ruote & Motori e le evasioni per telecronaca da sketch come quella dominata da Topolino E. in un telegiornale che voleva essere spiritoso). In compenso guidatrice sul serio (da pista) ha tempestivamente pensato di ospitarla la TV svizzera di Lugano che, con giornaliistica puntualità — ha fatto centro della domenica appunto il mondiale piloti. Persino nel telematchevoles rendez vous con parolaggi della settimana, i concetti al momento rifuggono di domenica si è parlato per un buon quarto d'ora dell'Argentina F.1, con Oriana Fallaci — altra ospite — con tanto di occhi sgranati. C'era dunque Lella Lombardi, campionessa invitata, ben attenta a non dir nulla di male dell'idolo locale Clay Regazzoni, ai cui recenti accennati contrasti, per l'Etienne probabilmente si è dovuto l'invito luganese. Lella non è Thoenen ha permesso (con le dichiarazioni) e quindi ha insistito («a cinesinazze») (di baffi) Giampaolo Foletti di stendere pacifico velo sul (ri)entrati ostracismi al neo arrivato ferrarista su P.

Dicevamo delle novità chiacchierate che preoccupavano l'avv. Montezemolo. L'eco ci è arrivato appunto in quella sede svizzera televisiva, con l'intervista telefonica pre GP Argentina di Clay Regazzoni, il quale appunto denunciava l'irritante nota del «fresco» che ha impedito alle nostre gomme di scaldarsi a puntino e a scivolare via su quei ghiacci che avrebbe poi stata l'affannosa corsa di apertura delle Ferrari. Nessuno naturalmente a fare un accenno che magari, questa «brutta» no-

### MARCH F. 2 per PESCIA

LUGANO. Sembra ormai certo che anche il svizzero Bruno Pescia aprirà, nella stagione che sta per incominciare, alla Formula 2, dopo un paio d'anni di tentativi andati poi in fumo. Pescia sta per siglare un accordo per fare l'intera stagione con una March semifacile sulla base di circa 50.000 sterline, cioè 75 milioni di lire, raccolte dallo svizzero in un piccolo «pool» di sponsors.

Cominciata sul video la delusione ferrarista

# Lezione svizzera di tele - automobilismo

vella poteva pur essere messa a fuoco in tempo, nel corso delle prove dicembre, quando pur non si sentì assolutamente dire di problemi simili alla Ferrari. E dire che le lamentate nuove gomme Goodyear monotipo (in due mescole) erano state già provate insieme da tutti! E' vero che ci fu raccontato come la Perrari fosse stata la più veloce in quella tournée al Ricardo, ma Lella Lombardi (lei che c'era) ha avuto occasione di raccontare al video elvetico come non... si fosse accorta dei tempi-record accreditati a Lauda, Anzi, aveva visto un Fittipaldi già sciolto e in souplesse più veloce al Castello! Come poi è risultato in Argentina.

Ma la lezione teleautomobilistica di Lugano a via Teulada non è in queste annotazioni. Lo è nel meccanismo dei servizi che ogni volta di più si scoprono rispettosi dell'autoabilità prima di tutto (e non solo per l'automobilismo). Così una telefonata in diretta per le ultime notizie (come per in Minuto per Minuto come quelli che da noi riserveranno solo alla sfida calcistica anche di periferia o al più scalcinato torneo di tennis) non è mai mancata. Si vede pro-

prio che la TV di Lugano non ha i canoni aumentati e i maxiborder della nostra (in sindacale austerità)!!... E che dire del collegamento finale in Domenica Sportiva serale, proprio mentre il G.P. F.1 si concludeva? Hanno stabilito un collegamento col radiocronista argentino, il quale con la sua colorata e vivace cronaca in diretta ha fatto vivere ai telespettatori svizzeri (di là e di qua dalle Alpi) i momenti decisivi della corsa, in un caleidoscopio di emozioni che certo nessun Poltronieri poteva sognare! In compenso noi abbiamo avuto il Pigna della nouvelle vague teletvitoriale, il radical Frjese, che ha pensato lui a mettere la giusta nota nell'ampuro servizio informativo della nostra tivvù per l'austero risultato della «prima» piloti. Ha chiesto il furbo Paulino: ma è giusto continuare con queste corse in momento di difficoltà petrolifera e automobilistica come questa? Forse siamo stati già futurari che un incidente non abbia dato ulteriore spunto di impegnata moralità al Pigna-di turno della stagione teletvitoriale italiana '75. (Neschese autitac...)...

Marcello Sabbatini



## Una rubrica poco educativa per i giovani

Gli scioperi alla radiotelevisione, in queste ultime settimane, hanno fatto rivoluzionare un po' tutti i programmi; e, come i telespettatori avranno notato, buona parte delle trasmissioni, soprattutto quelle sportive, sono state cancellate o, al massimo, ridotte a brevi notiziari privi di filmati. Se a questi scioperi si aggiungono quelli, probabili e imminenti, dei giornalisti — per il rinnovo del proprio contratto di lavoro — sarà molto difficile che la TV possa soddisfare le aspettative degli spettatori.

Della settimana trascorsa, proprio per i motivi accennati, non c'è nulla da segnalare, tranne la conclusione di «ROSSO, GIALLO, VERDE», la rubrica dedicata ai ragazzi con intenzioni educative. E' che educativa non lo è stata affatto. Nell'ultima puntata si è parlato degli incidenti che possono accadere ai microcentauri e quelli che gli stessi possono provocare senza, peraltro, pagarne le conseguenze data lavoro — sarà molto difficile che una legge assicurativa e l'inefficienza delle disposizioni in vigore.

« Il codice civile vigente — ha detto a tale proposito il professor Cuttica, dirigente della sezione giuridica dell'Istituto di medicina legale di Ioma — che risale al 1942, prescrive che nel caso di danno arrecato da minore per la circolazione di un motociclo la responsabilità viene posta dalla legge a carico sia del minore sia di entrambi i genitori conviventi con il minore stesso ». Tuttavia, sottolinea il professor Cuttica, il minore notoriamente non ha beni propri e i genitori possono, secondo la legge, sottrarsi alla responsabilità purché in grado di dimostrare « di avere fatto tutto quello che era possibile per evitare l'evento dannoso; questa prova liberatoria si realizza attraverso la dimostrazione che il genitore ha dato al minore una sana educazione che sia adeguata al ceto sociale, all'indole e al comportamento del minore stesso e che abbia addegnatamente vigilato sulla persona del minore ».

Una legge vecchia di più di trent'anni che tenta di regolamentare una ben diversa situazione. Nel 1942 non esisteva circolazione automobilistica — non almeno come la si intende oggi — e i ragazzi avevano a propria disposizione, quando l'avevano, una innocua bicicletta. In trent'anni si sono fatti molti passi avanti; molti anche indietro. Alcune, troppe leggi, restano ben salde — con il loro sapore di muffa — a dimostrazione di uno stato che ha percorso il suo cammino su monocorrotte divergenti e talvolta, addirittura, mozze. Come in questo caso, come in centinaia di migliaia di altri casi, come in tutto ciò che (non) regola la nostra vita di cittadini.

g. l.

**tv radio**

**Programmi dal 15 al 21 gennaio 1975**

<p><b>MERCOLEDI' 15 NAZIONALE</b> Ore 21,40 - Mercoledì sport</p> <p><b>SABATO 18 SECONDO</b> Ore 19,00 - Dribbling - Telegiornale sport</p> <p><b>DOMENICA 19 NAZIONALE</b> Ore 13,30 - (dopo il Telegiornale) Sport</p> <p>Ore 17,15 - Notizie sportive Ore 21,35 - La Domenica sportiva</p> <p style="text-align: right;"><b>SECONDO</b></p> <p>Ore 19,50 - Telegiornale sport</p> <p><b>TUTTI I GIORNI SECONDO</b> (esclusi sabato e domenica) Ore 18,45 - Telegiornale sport</p>	<p><b>SABATO 18 Secondo programma</b> Ore 11,35 - Ruote e motori</p> <p><b>DOMENICA 19 Secondo programma</b> Ore 12,00 - Antprima sport Ore 17,00 - Domenica sport</p> <p><b>LUNEDI' 20 Programma Nazionale</b> Ore 8,15 - Lunedì sport</p> <p style="text-align: center;"><b>TV Svizzera</b></p> <p><b>SABATO 18</b> Ore 17,10 - Domenica ore 15: Motocross</p> <p><b>DOMENICA 19</b> Ore 17,55 - Domenica sport, primi risultati</p> <p>Ore 22,10 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori) <b>LUNEDI' 20</b> Ore 19,45 - Obiettivo sport</p>	
---	--	--

## TRUFFO e FRANCIA piloti della squadra OSELLA F. 2

TORINO - Enzo Osella parteciperà ufficialmente alle gare della stagione Formula 2 con un paio delle sue monoposto di Formula 2, che hanno proseguito il loro aggiornamento dopo l'esordio con Merzario a Vallelunga, nella gara conclusiva della stagione scorsa. Saranno affidate a Duilio Truffo (e questo si sapeva già) ed a Giorgio Francia, che recentemente si è accordato con Osella. Era in trattative anche Maurizio Flammini, che invece ha finito per concludere con Trivellato per un accordo pubblicitario con la Marlboro.

Un dubbio atletico sta turbando i sonni dei tre super-astisti CSAI, cioè Flammini, Truffo e Serbin: sono veramente identici i contributi forniti per la F. 2? I tre piloti dunque, oltre alla difficoltà di trovare un accordo fra loro davanti ad una scelta non facile (motore e contributo alto oppure macchina completa e contri-

buto basso) non sanno se avranno veramente un unico trattamento. A volere essere sbrigoli, (ma anche a non esserlo) sembra di no, perché andando in 5 milioni il valore del motore BMW ed in 4 milioni il valore di un telaio 1974 (per il quale in ogni caso occorre spendere un altro milione di aggiornamento) i contributi ammonterebbero rispettivamente a 19 ed a 22 milioni.

STOCCARDA - Dopo le interessanti esperienze compiute nel 1974, nel corso del quale ha equipaggiato le vetture ufficiali Elf 2, il preparatore tedesco Schnitzer proseguirà in questa stagione ad equipaggiare alcuni teams ufficiali con la sua versione del BMW quattro valvole.

Il motore BMW-Schnitzer è stato infatti riconfermato dal Team Elf-Switzerland che avrà come piloti Jean-Pierre Jabouille e Gerard Larrousse, mentre anche l'attesa Martini Formula 2 sponsorizzata dalla Elf (e dalla Gulfina) per Jacques Laffite sarà equipaggiata dal motore Schnitzer. Sempre a proposito del tecnico tedesco, ricordiamo che è stata omologata in gruppo 2 per la BMW 2002 Turbo anche la testata a 16 valvole sia nella versione «c/sa» che nella elaborazione Schnitzer.

## L'ALTRA ARGENTINA

Doppietta Fiat  
ma i piloti  
fanno polemica

LAS FLORES - La Fiat si è vendicata della sconfitta di misura subita nel recente G.P. Turismo Nazionale nella categoria «C», conquistando, all'autodromo di Las Flores, una duplice vittoria. Una vittoria amara, tuttavia, e non per la limpidezza dell'affermazione, ma perché la categoria si sta trasformando in un consesso difficile che può portare anche alla sua scomparsa. Già quanto è successo nel corso del gran premio era stato sintomatico: acclamati a non finire per i più svariati motivi che hanno lasciato l'amaro in bocca a molti piloti e astio fra le diverse squadre. Un vero peccato che in questa categoria tanto vivace stia infiltrandosi il virus dell'odio e dell'antipatia, cosa che speriamo di non vedere ancora crescere nelle prossime gare, come invece è da attendersi ascoltando quanto dicono i vari piloti nelle interviste che rilasciano e che non fanno altro che portare legna al fuoco.

Ma torniamo alla corsa. Nella categoria B, Dary (non aveva permesso a far sue le due serie e la finale e concludeva la gara con nove secondi di vantaggio. Nella categoria superiore, sempre su due serie e una finale, lotta senza quartiere fra Alcuz, Grossi, Zunino e Fernandez. Ad un certo momento, Alcuz veniva toccato ed entrava in testa-coda con la conse-

guenza che Grossi non lo poteva evitare e lo rovesciava. La lotta tuttavia continuava e la spuntava Fernandez, seguito da altre quattro Fiat 125. Ecco le classifiche:

Classe B (per somma di tempi):  
1. Dary (Fiat 128 Iava) in 31'50"5 alla media di 129,213 kmh; 2. Serafini (Fiat 128 Iava) 31'59"1; 3. Lascrain, 32"; 4. Breard, 32'02"1; 5. Hume, 32'13"8; (tutti su Fiat 128).

Classe C (per somma di tempi):  
1. Fernandez (Fiat 125) in 38'47"9 alla media di kmh 142,815 e giro più veloce a 145,020; 2. Grossi (Fiat 125) 38'53"2; 3. Bessone (Fiat 125) 39'08"9; 4. Di Nazario (Fiat 125) 39'16"5; 5. Reccia (Fiat 125) 39'16"8; 6. Garro (Peugeot 504); 7. Vellazion (Peugeot 504); 8. Mayorga (Peugeot 504).

GRADASSI  
campione TC

PERGAMINO - Hector Luis Gradassi, il pilota della Ford, vincendo il circuito in questa città, su tre prove, ha praticamente conquistato il titolo di campione argentino TC 1974, in quanto il suo punteggio è quasi irraggiungibile con le prove che ancora restano da correre. Ritardata la partenza per la pioggia violenta, la corsa veniva disputata su tre batterie di 10 giri ognuna: la prima veniva vinta da Martinez Boero su Chevy che superava a Gradassi per 10"; terzo J.C. Iglesias e quarto la rivelazione Mouras. La media era di 172,029. La seconda serie vedeva altro trionfo dei Chevy per merito di Mouras seguito a 12" da Traverso davanti

a J.C. Iglesias, Martinez Boero e Gradassi.

La terza batteria era piena di tensione e al via i corridori pigiavano a tavola e questo portava al ritiro di Traverso, mentre Martinez Boero, si vedeva togliere ogni speranza per un testa-coda che privava a Gradassi il trionfo di serie e quello generale.

Classifica finale: 1. Gradassi (Ford) in 1.37'31" alla media di kmh 172,264; 2. Mouras (Chevrolet) 1.37'35"7; 3. J.M. Boero (Chevrolet) 1.37'40"; 4. Iglesias (Ford) 1.39'04"7.

... e DI PALMA  
F. 1-Nacional

COMODORO RIVADAVIA - Luis Di Palma è campione argentino di F. 1, 1974 avendo vinto, nell'autodromo di San Martin di questa città, le tre batterie di una gara ad una media di 166,521. La gara è stata falciata da un vento violentissimo, con raffiche, abituali nella zona, di oltre 100 km orari. Il campione argentino non ha avuto difficoltà a far sua la gara, appena disturbato dal giovane pilota Daniel Basket che, trovandosi in casa, per alcuni giri si permetteva di passare in testa. Il giro più veloce è rimasto a Di Palma a 176,212 kmh sul corto circuito di 3,347 metri. Nel corso della competizione si sono verificati alcuni incidenti: Enzo Sala distruggeva la sua macchina contro il guard-rail senza danni al pilota, mentre Jorge Bianchi non poteva prendere il via essendosi rovesciato il trailer nel quale portava la vettura, con seri danni per questa.

BUENOS AIRES - Durante la disputa della «14 Ore» di Turismo Nazionale all'Autodromo di questo circuito, quando erano circa le 2,45 del mattino, il pilota Carlo Melzer Galzerano, che correva con una Fiat 125 coupé assieme al pilota «Silvestre», con il n. 89, per motivi non ancora chiariti, nella curva Ascari, proseguiva diritto investendo il guard-rail, attraversava una rete e si schiantava contro un albero. La grande sacralità nel luogo, praticamente lontano dalla pista, metteva in difficoltà l'opera dei soccorritori. Subito portati all'ospedale dell'autodromo, Galzerano veniva sottoposto a massaggi per una riannestazione stante uno stato di shock cardiaco e date le gravi condizioni veniva immediatamente ricoverato in una clinica dove i medici riscontravano la frattura della gamba destra, contusioni gravi oltre alla perdita di conoscenza. Immediatamente veniva amputata la gamba frantumata, ma lo stato del pilota continuava ad essere gravissimo.

Le «picadas» non  
più clandestine

● E' in fase di studio la regolamentazione delle famose corse clandestine «picadas», cioè corse fatte da vetture similari o di potenza uguali, normalmente svolte di notte e sulle quali si accettano scommesse. Per evitare il continuo spostarsi di dette corse al fine di eludere i controlli della polizia, il governo sta pensando di ufficializzarle, facendole disputare all'autodromo ogni venerdì, su 400 metri di percorso. Così si eviteranno gli incidenti che succedono ogni notte.

Augusto C. Bonzi

LA FORD  
rinuncia a solo  
ai rallycross  
(per gli incidenti)

L'immenso furgone della scuola mobile da Rallyes allestito dal reparto corse della Ford inglese per il 1975

Questa navigatrice è Luana Vanzi, ligure, che in passato ha fatto soprattutto coppia fissa con Serena Pittomi, l'ex-prima guida femminile del Jolly Club, da qualche tempo fuori dal giro come conduttrice ma sempre in prima fila come navigatrice del marito.

«Ormai penso proprio di aver chiuso col volante — ci risponde al telefono — troppe amarezze negli ultimi tempi, eppoi al fianco di Leo mi trovo benissimo. Peccato solo che lui intenda sostituirmi nel '75 senza nessun pratico motivo, forse perché teme per la mia incolumità. Col Jolly poi non ho più rapporti di questo genere. Lascio la strada aperta all'Anna (Cambiaghi n.d.r.), spero che almeno lei combini qualcosa».

Dunque torniamo alla Cambiaghi ed al suo possibile futuro nella scuderia privata milanese.

«Sì, è vero. Al Jolly forse c'è qualche possibilità con l'Alfa G. 1, ma solo perché Angiolini, essendo un privato, può far correre con le sue vetture chi gli pare. Di donne infatti all'Alfa non ne vogliono sapere anche se con Chiti mi ero illusa di poter disporre di una macchina. Quando tutto sembrava filare liscio, dall'alto è arrivato un ordine tassativo. No, al programma femminile perché in caso di incidente la pubblicità negativa sarebbe perlomeno raddoppiata!».

— E con la Lancia?

«Niente da fare, non ho nemmeno provato, eppoi loro erano già coperti con la Tominz».

— La notizia è una bomba a sorpresa.

«No, non è assolutamente vero! — tiene a sottolineare la Tominz

— C'è stata sì qualche parola, ma niente più. Penso piuttosto che alla Fiat non facciano niente perché aspettano il mio ritorno, o almeno me lo auguro. Sempre che io riprenda a correre, naturalmente...».

In conclusione, dunque, niente di certo per nessuno e della squadra tutta femminile di cui si parlava alla Fiat a metà stagione (quando a Torino si pensava di vincere tutto, o quasi) nemmeno un ricordo.

Carlo Cavicchi

LONDRA - Sarebbe difficile trovare un simbolo più grande dell'intenzione della Ford di non uscire dallo sport motoristico, di questa immensa nuova scuola da rappresentare.

Nell'annunciare i programmi 1975 Stuart Turner ha lasciato capire chiaramente che la Casa non ha nessuna intenzione di rinunciare a questo sport, pur ammettendo che il programma dovrà essere contenuto entro un sensato livello economico, finché l'industria automobilistica sarà in cattive acque. All'atto pratico, il budget è stato tagliato, come abbiamo già detto, del 30% e naturalmente la svalutazione del denaro significa che il taglio effettivo è maggiore. Per giustificare tale decisione, a uso e consumo di un pubblico più vasto, Turner ha detto:

«Nonostante tutti i problemi, lo sport motoristico ha ancora un ruolo importante da svolgere, per rendere le vetture più efficienti; il successo nelle competizioni deriva dal miglioramento del lavoro di sviluppo, dalla riduzione dei pesi e da una maggiore efficienza dei freni, delle sospensioni e, soprattutto, dei motori. Le lezioni che si imparano dalle corse, quando applicate alle vetture destinate ai normali automobilisti, sono più che mai importanti in questa era in cui si pensa sempre al petrolio».

Il taglio nelle attività rallyistiche è decisamente inferiore di quanto lo sia per quelle in circuito. «A prescindere dalla F. 1, i rallyes sono le corse che attirano senz'altro il maggiore interesse del pubblico». Inoltre Turner ha criticato le condizioni confuse e mal definite di molte categorie, soprattutto la turismo e lo sport (praticamente le gare turismo sono state tolte dal programma Ford a parte il legame di Colonia con la Zakspeed, e agli americani non interessa che la Ford europea mandi delle vetture a gareggiare contro le BMW in America).

«E' adesso ammesso che sia definitivo, il programma di rallyes comprende quello di Scozia, il Mille Laghi, quello di San Remo e il RAC, oltre a cinque prove in Francia e Belgia. Le vetture saranno le Escort «new look».

«Ci piacerebbe potere pensare che la

vetture nuove andrà bene alla prima uscita, ma vedremo dopo le prove». Per quanto riguarda i piloti, Turner ha spiegato: «Possiamo dare qualche regolare a due soli di quei internazionali che servono i costruttori. Mokinen. E' stato naturalmente doloroso dovere lasciare libero un conduttore del calibro di Mikkola... Spero sinceramente che Hannu non abbia pilotato per l'ultima volta per la Ford».

A proposito delle monoposto, la Ford darà i soliti premi ma nessun anticipo, per esempio alle squadre di grand prix, anche se Turner ha detto: «Siamo fiduciosi che Keith Duckworth e la sua famosa équipe di Northampton daranno al DFV la sua ottava consecutiva vittoria di campionato». Ovviamente Turner nutre fiducia che il Ford V6 erogherà circa 450 HP per la F. 5000 e il legame con Walkinshaw e con la Modus continua in questa formula. Inoltre Turner ha chiaramente fatto capire che secondo lui sarebbe un male se la F. 2000 danneggiasse la F. 3, ma purché questo non accada ritene che questa nuova formula abbia un ruolo da svolgere per fare progredire i piloti. Ha detto ancora che come si diceva nell'affatto di una categoria creata o patrocinata dalla Ford, bensì di un benvenuto campionato patrocinato dalla Allied Polymer Group (che come si diceva nell'altro tentativo di qualificazione di Lella Lombardi al GP d'Inghilterra 1974).

Per il momento la Ford ha deciso di lasciar perdere i rallycross, ritenendo che questo sport del 1974 non sia una strada sbagliata, con troppi incidenti.

d. h.

● Luis Di Palma, che ha vinto il campionato argentino di F. 1, è in trattative con la IKA Renault per vedere se nel 1975 continuerà a correre per detta vettura di far correre il suo pilota Enzo Turismo Carretera, oltre che a farlo correre in F. 2 con le vetture dell'ACA.

La seconda tappa della F. 5000 in TASMAMIA resa confusa dagli scrosci di pioggia e dalle scelte di gomme

# Dopo tre stop, BROWN ce la fa!

(e CHRIS AMON solo più veloce in prova)

## SPECIALE AUTOSPRINT

**PUKEKOHE** - Al via della gara, vinta da Warwick Brown, Amon e McRae sono partiti in testa in modo perfetto, ma tanto Brown che Murdoch sono passati avanti nella lunga curva di destra dopo la partenza, seguiti da McRae Amon e Lawrence, tutti molto vicini. Sul rettilineo posteriore, al primo giro Brown aveva già un centinaio di metri di vantaggio e Murdoch teneva a bada McRae, Amon e Lawrence, mentre gli altri erano sgranati. Era chiaro che i grossi pneumatici da pioggia erano stati certamente la scelta giusta, ma dopo soli due giri Amon si è precipitato al box per montare slicks. I suoi più vecchi pneumatici da bagnato non erano all'altezza della situazione e infatti dopo, con gli slicks, è andato più forte, ma aveva ormai perso due giri per la sostituzione. Con Brown che conduceva, sempre staccato di un centinaio di metri, il terzetto formato da Murdoch, Lawrence e Bartlett dava intanto uno «show» magnifico di precisione di guida, finché Murdoch, che si comportava molto bene in quel gruppo, si è avvicinato un po' troppo a Bartlett, prima della lenta curva a destra che precede il rettilineo posteriore, e così facendo ha urtato la Lola T 400, incappando in un testa-coda che gli ha fatto perdere un giro. Bartlett ha tirato dritto in curva ed è finito sull'erba, tornando poi in pista sempre davanti a Lawrence.

## La sfortuna di McRae

McRae, dal canto suo, era in situazione piuttosto confusa. Fino dalla partenza i suoi pneumatici non ce la facevano in quelle condizioni, tanto

**PUKEKOHE** - Il secondo round delle serie Peter Stuyvesant per la Coppa Tasmania, svoltosi al circuito di Pukekohe a 35 chilometri da Auckland, la più grande città della Nuova Zelanda, aveva una immutata lista d'iscrizioni, ma i piloti che sono poi effettivamente scesi in pista non erano quelli previsti. Il «buco» più increscioso era quello lasciato dalla partenza di Evan Noyes, con la sua Lola T332 e i suoi meccanici. Noyes è tornato in California. Gli erano rimasti soltanto i rotami della vettura, dopo il lungo viaggio terminato quando ha avuto un grosso incidente nelle prove per il round di Levin, per fortuna restando illeso.

L'altro conduttore presente a Levin che non si è visto a Pukekohe era Graham Baker, il «nuovo» neozelandese di Christchurch; il motore della FM-5 ex di McCully si era rotto e le riparazioni erano troppo complesse perché si potessero fare prima della gara di Pukekohe.

Una gradita aggiunta alle fila dei concorrenti era invece Robbie Booth, con il più vecchio modello Begg PM4. Robbie è molto popolare sia presso il pubblico che i colleghi e guida in un modo che suscita ammirazione un'anziana vettura, rendendo utili servizi al suo patrocinatore, la Dukhams Oil.

Quanto agli altri, si trattava dei piloti visti una settimana prima, tutti molto desiderosi di cimentarsi sul lungo veloce circuito neozelandese da grand prix e contro gli avversari.

Erano previsti due giorni di prove ufficiali e le due sessioni giornaliera sono state bene accolte tenendo conto del tempo incerto, con scrosci intermittenti di pioggia. Nella sessione iniziale del primo giorno il ritmo è stato imposto dalla «giovane tigre» australiana, Warwick Brown, col tempo di 1'3", alla media di kmh. 160,97, sul circuito di km. 2,800.

Sceso molto presto in pista per provare, Amon doveva ancora mettere in luce il potenziale di se stesso e della Talon, dopo soli tredici giri e dopo cinque anni di assenza da quel circuito; ha segnato comunque un buon tempo di 1'37". E' stato però Jim Murdoch, il giovane «kiwi» a fare vedere che bisognava tenere conto di una nuova opposizione, quando ha girato in 1'35", dopo soli nove giri, alla sua prima stagione su una vettura di F. 5000, la Begg 018, macchina dall'ottima meccanica, opera del prolifico e bravo George Begg. Nella seconda sessione il duello si è avuto fra Amon e Brown: tempo migliore per Amon in 1'13", contro 1'15" di Brown. McRae, che deteneva il record ufficiale del circuito in 1'16", è sceso soltanto a 1'37", ma era ancora presto. Murdoch ha rosicchiato due decimi (1'33") e fra gli altri il migliore è stato Ken Smith, il quale dopo parecchi giri ha segnato 1'39".

Questo accadeva il venerdì e il sabato per la prima sessione pioveva. Molti piloti sono scesi in pista per provare la superficie e i pneumatici di pioggia, al caso si fosse dovuto gareggiare sul bagnato. Il più veloce è stato l'australiano McCormack con la Elfyn Ansett MR6, tempo 1'71" e dire che è uno di quelli cui garba meno correre con la pioggia. Con l'asciutto Smith è sceso a 1'37" e McRae ha atteso che gli altri avessero finito, prima di provare a sua volta, usando pneumatici Pirestone, tempo 1'50".

Per quanto ci provasse Amon e Brown non sono riusciti a migliorare i loro tempi precedenti e durante il suo grande sforzo Amon ha rotto la camicia di un cilindro. Brown, dal canto suo, aveva potuto provare soltanto quando la pista era ancora umida, tempo 1'15".

t. z.

che sul rettilineo posteriore il pilota ha fatto un testa-coda. Quando è andato al box tutti hanno pensato «di nuovo la iella di McRae», dato che dopo aver segnato il tempo più veloce in modo così netto si è trovato nei guai, infatti le circostanze gli erano proprio avverse, e quando McCormack, che aveva fatto una giocata d'azzardo partendo con gli slicks, lo ha superato sul rettilineo principale la situazione è stata chiara. Il due volte campione della Tasmania è uscito rassegnato dalla vettura, sulla quale è stato tesò un telone.

Dopo nove giri Brown era ormai ben staccato e imponeva il ritmo in una gara quasi solitaria; il più bel duello è stato fornito da Murdoch, Lawrence e Bartlett, mentre Walker e Smith ripetevano la loro battaglia di Levin, questo finché il motore di

Smith ha però continuato a denti stretti, con sette cilindri.

Brown non ha mai avuto un serio avversario, mentre gli altri sostavano per montare pneumatici da asciutto in quelle condizioni di tempo incerto. Tanto Stewart che Amon si lamentavano, dicendo che i pneumatici da pioggia avevano meno aderenza degli slicks, benché gli occasionali scrosci di pioggia tenessero le velocità più basse di 2" a giro nei confronti dei tempi delle prove.

Nonostante il tempo capriccioso, Brown ha continuato a procedere a passo regolare e gli altri potevano soltanto guardarlo allontanarsi. Dopo quello di McRae l'unico altro ritiro è stato quello di Bartlett, quando ha sbagliato una marcia abbordando la chicane del rettilineo posteriore. Si è così trovato senza quinta e il pilota australiano della Lola è dovuto andare al box, molto deluso perché la T 400 si era dimostrata particolarmente maneggevole benché avesse un alettone un poco storto per l'urto con Murdoch.

## LAWRENCE a secco

Dopo la sparizione del suo «duellante» Bartlett, e dopo che Murdoch aveva fatto un altro testa-coda proprio nella stessa curva a destra che porta al rettilineo posteriore (questa volta senza perdere la sua posizione) Lawrence occupava ora un sicuro secondo posto, staccato di circa 8" da Brown. Poi, però, la sua Lola patrocinata dalla Marlboro è rimasta senza carburante e il pilota è uscito soltanto ad arrivare fino al box per fare rifornimento, perdendo così un giro. Ora Murdoch occupava la seconda posizione.

Hanno terminato così. Prima della gara un Brown pieno di giubilo aveva detto «Ho condotto nelle ultime tre gare (F. 5000, GP d'Australia dello scorso novembre e Latina) quindi devo vincere questa». L'ha vinta. Felicissimo, Murdoch è stato il primo neozelandese residente in patria a portare a termine il suo primo GP di Nuova Zelanda, mentre Lawrence era deluso per essere a mala pena arrivato al traguardo, di nuovo senza carburante, superando la linea sulla spinta.

Sulla pista, che ormai si asciugava, gli altri battagliavano per le posizioni minori. Walker, sempre sicuro sul bagnato si è piazzato quarto, davanti a Ken Smith, staccato di circa 15". Lo sfortunato McCormack ha dovuto accontentarsi del sesto posto.

Thomas Floyd

## Così (in 14) al via

McRae 1'00"5	Amon 1'01"3
Brown 1'01"5	McCormack 1'02"1
Smith 1'03"0	Murdoch 1'03"3
Walker 1'03"3	Lawrence 1'03"6
Stewart 1'04"2	Bartlett 1'05"1
Booth 1'06"3	Robertson 1'07"1
Millen 1'08"7	Bray 1'10"4

«PETER STUYVESANT» - Seconda prova Coppa Tasmania - Pukekohe, 12 gennaio 1975.

## LA CLASSIFICA

1. Warwick Brown (Lola T332) che compie i 58 giri pari a 161 km, in 1,09'53"4, media 160,520 kmh; 2. Jim Murdoch (Begg 018) 57 giri; 3. Graham Lawrence (Lola T332) 57 giri; 4. Johnnie Walker (Lola T332) 57 giri; 5. Ken Smith (Lola T332) 57 giri; 6. John McCormack (Elfyn MR6) 56 giri; 7. Chris Amon (Talon) 55 giri; 8. Max Stewart (Lola Tuoo) 55 giri; 9. Steve Millen (Chevron B20) 54 giri; 10. Robbie Booth (Begg) 54 giri; 11. Baron Robertson (Gellin) 52 giri; 12. Frank Bray (Brabham) 52 giri.  
Giro più veloce: Amon (Talon) 1'37".

## CAMPIONATO TASMAMIA (dopo due prove)

1. Brown punti 15; 2. Lawrence 13; 3. Murdoch 7; 4. Walker 6; 5. Bartlett 4; 6. Smith 4; 7. McCormack 1.  
Il punteggio è come quello del mondiale F. 1 (9-6-4-3-2-1).





Vincendo a Pukekohe, W. Brown è ora capofila della Coppa Tasmania

## VARATO il calendario USAC '75

9 marzo Ontario 500 miglia  
16 marzo Phoenix (Arizona) 150 miglia  
6 aprile Trenton 200 miglia  
25 maggio Indianapolis 500 miglia  
8 giugno Milwaukee (Wisconsin) 150 miglia  
29 giugno Pocono 500 miglia  
20 luglio Michigan 200 miglia  
17 agosto Milwaukee 200 miglia (da confermare)  
14 settembre Michigan 200 miglia  
23 settembre Trenton 350 miglia  
1 novembre Phoenix 150 miglia.

# DONOHUE torna anche a INDY?

INDIANAPOLIS. Mentre i «capocchia» sono ancora a tavolino per definire una volta per sempre la delicata ed intricata situazione concernente la «fusione» della Formula 5000 e quella della USAC (si prevede una decisione la prossima settimana) l'ufficio stampa della Federazione ha emanato il calendario 1975 che comprende undici corse nei vari ovali e triovalari americani che fanno da corona ad Indianapolis, Ontario e Pocono, divenuti ormai il punto di riferimento dell'intero campionato.

Intanto, con un colpo di sub-austerità, quest'anno si tornerà ai quattro giorni tradizionali di qualificazione per la spettacolare «Indianapolis 500» del Memorial Day, alla quale prenderanno parte 33 bolidi tra i più sofisticati e poderosi dell'automobilismo mondiale. Le prove di qualificazione avranno luogo nei giorni 10-11 e 17 e 18 del mese di maggio. Già l'ufficio «registrations» ha ricevuto la domanda di partecipazione dei più noti assi del volante: A.J. Foyt, Mario Andretti, Gordon Johncock, Bobby ed Al Unser, Johnny Rutherford e Bill Vukovich.

## Per un mezzo perfetto 7 milioni di dollari

Sembra, anche se non è stato confermato, che Roger Penske della svediera omonima intenda «rilanciare» il 3enne pilota-ingegnere Mark Donohue vincitore della 500 miglia del 1972 e che, uscito dal guccio del «ritiro», è tornato a correre in F. 1.

Secondo dati forniti dalla USAC, quest'anno i costruttori getteranno nel calderone della competizione oltre sette milioni di dollari per presentare il mezzo più perfetto e capace di vincere almeno una o due delle tre «gemme»: Indy, Pocono e Ontario. Complessivamente queste tre corse offrono qualcosa come 2 milioni e mezzo di dollari e tanto basta.

Come abbiamo già pubblicato a suo tempo, molti di questi assi non parteciperanno alle undici gare in programma, sia per la brevità delle «tappe» sia perché, appunto per questa brevità, il monte premi non è allettante abbastanza. A questo va

aggiunto il motivo Formula Uno e 5000 che lentamente stanno staccando i grossi nomi attratti dal «glamour» del campionato iridato.

Indianapolis quest'anno vivrà le sue quattro ore frenetiche il 25 maggio, ignorando il fatto che — essendo Indianapolis anche la capitale delle piogge —, potrebbe vedere posposta all'indomani, lunedì, la competizione con vivo disappunto degli spettatori, molti dei quali devono tornare in sede per lavoro ed altro.

## Gare avvincenti anche senza divi

«Le gare — ci ha detto il capo ufficio stampa — avranno il loro svolgimento soltanto di domenica. Ci sarebbe confusione da vendere se facessimo effettuare corse il sabato e la domenica. Comunque posso dire, che tutte e undici le tappe saranno avvincenti anche se in alcune mancheranno i «divi». Veramente, se questa tanto decantata fusione con la 5000 ci sarà le corse USAC guadagneranno di prestigio ed avranno maggiore attenzione degli sportivi, ma se non si uniranno, chi soffrirà maggiormente sarà la USAC poiché verranno a mancare gli Andretti, gli Unser, Rutherford, e tanti altri».

Forse, questo spauracchio potrebbe essere l'incenno che spingerà i vecchi lenti di Indianapolis ad un compromesso che salverebbe capra e cavoli, anche e soprattutto perché gli stessi piloti potrebbero partecipare a gare secondarie della USAC a bordo delle 5000 che comportano una minore spesa complessiva per i «patron». Che i calendari della SCCA (Formula 5000) e della USAC non cozzino con le date, è già un punto di riferimento favorevole.

Per cui la prima giornata USAC avrà luogo il nove marzo prossimo sul triovale di Ontario. Molte novità, alcune in senso assoluto, appariranno sotto il sole californiano, ma di queste torneremo a parlare quanto prima. Viva attesa comunque nel settore per il quale, sembra, l'austerità non esista. E ciò è già un buon segno. Se dal mattino si vede il buon giorno...

Lino Manocchia

## Per il... GIRINGIRO giustizia è (quasi) fatta

# PINTO e MICI fuori classifica!

ROMA - La presenza tra gli imputati di una casa del rango della Fiat e la speranza degli organizzatori di poter al più presto gettare un velo di oblio sull'episodio più sconcertante della loro manifestazione avevano contribuito ad alimentare un generale scetticismo circa la possibilità che il Tribunale Nazionale di Appello accogliesse il reclamo dell'equipaggio Nardini-Portini (comunque firmato da Bigliazzi per ragioni burocratiche) relativo alla nota deviazione autostradale compiuta da alcuni equipaggi nel corso della penultima tappa del Giro d'Italia.

Al contrario, il presidente dottor Alfredo Arienzo, coadiuvato questa volta dagli ingegneri Danese e Pucci oltre che dal professor Taormina, non ha avuto dubbi e non si è esitato a prendere una decisione che, oltre ad essere un omaggio alla giustizia sportiva, rappresenta una salutare boccata di ossigeno per l'automobilismo italiano che nel corso della passata stagione ha sofferto come non mai a causa della mancanza di una chiara linea politica da parte della CSAI. Per il momento il T.N.A. si è limitato a rendere noto il dispositivo della sentenza che dispone l'esclusione dalla classifica degli equipaggi Pinto-Bernacchini e «Mici»-Maggiara, mentre per conoscere le motivazioni occorrerà attendere ancora qualche giorno, ma non è difficile intuire quali siano stati i punti chiave che hanno fatto trionfare l'accusa e reso giustizia ai dilettanti privati, offesi dalla disinvoltura sportiva dei professionisti, che avevano fidato anche sulla complicità della cosiddetta grande stampa nazionale che ha del tutto ignorato l'episodio, riferito e illustrato solo da AUTOSPRINT.

Anche se non era stato specificato a caratteri cubitali, il regolamento del Giro non poteva ammettere l'autostrada perché in caso contrario non avrebbero avuto significato le indicazioni

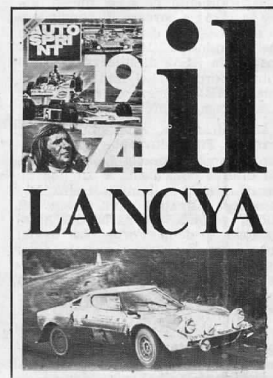
che comprendevano la carta stradale con il percorso segnato in rosso e l'esatta percorrenza chilometrica di ogni tappa. Inoltre, considerati i precedenti ed il regolamento del «Montecarlo '75» si poteva forse passare sopra sul divieto ministeriale di usufruire dell'autostrada per gare automobilistiche, ma il vero colpo di grazia alla traballante difesa lo hanno inferto proprio i due equipaggi incriminati che invece di ammettere un fatto sul quale vi erano testimonianze precise (come aveva fatto candidamente il vincitore Andruet anche se sul conto suo non si era potuto procedere per mancanza di prove dirette) hanno preferito insistere sulla poco felice trovata della sortita per benzina che ha certamente indispettito il collegio giudicante.

Evidentemente non conoscevano la fama del dottor Arienzo che è sempre disposto ad ascoltare paternamente chi si dimostra in possesso di un onesto senso sportivo ma diventa implacabile quando si cerca di aggirare la giustizia con linee di difesa fumose e poco chiare.

A questo punto la classifica del Giro «subisce» un rimpasto abbastanza vistoso sia perché Pinto deve cedere il quarto posto assoluto all'Escort di Finotto-Colzani ma soprattutto perché lo stesso equipaggio della Fiat perde anche il primato della classe 2000 gruppo 4 in favore dell'Alpine di Marazzi-Righetti. Comunque non era stato certo la possibilità di guadagnare un paio di posizioni in classifica che aveva spinto i romani Nardini e Fortini ad insistere sulla strada del reclamo dopo che gli stessi organizzatori torinesi, arrivati anche al punto di minacciare i due di adottare nei loro confronti il famigerato articolo 74 (possibilità di rifiutare una iscrizione) in occasione del prossimo Autogiro, avevano fatto di tutto per mini-mizzare l'accaduto.

Daniele Buzzonetti

CONTINUA A PAGINA 40



## La sentenza del GIRO

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

«La decisione del tribunale serve a ridarci fiducia in questo sport dopo che l'episodio dell'autostada aveva reso la bocca amara a tanti piloti dilettanti come noi». Hanno dichiarato il notaio e l'avvocato. «Sinceramente non avremmo scommesso un soldo sull'esito dell'appello mentre ora abbiamo la certezza che l'automobilismo è ancora uno sport pulito. L'unico rammarico è che siano caduti nella rete soltanto due equipaggi mentre è certo che numerosi altri erano nelle stesse condizioni».

Una giustizia per forza di cose parziale dunque, ma certamente questo reclamo avrà contribuito a togliere ogni possibile dubbio al regolamento del prossimo Giro ed a rendere perfetta una gara già di per sé densa di fascino.

Daniele Buzzonetti

## Senza commissari-testimoni due «appelli» in sospenso

ROMA - Assieme a quella relativa al Giro, il giudice Arzeno ha preso altre due importanti decisioni riguardanti il trofeo della F. Italia che a questo punto si può considerare veramente chiuso. Il tribunale ha respinto l'APPELLO DELLA SCUDERIA CARPINE che si era vista annullare la penultima prova del trofeo (disputata a Magione e vinta da Ponzone) perché il direttore di gara non aveva agito collegialmente assieme al delegato CSAI nell'esporre la bandiera nera al pilota Leoni. Quest'ultimo infine si è visto rifiutare il suo appello relativo alla gara-befa di Magione del 4 novembre, pur se il cartello che accompagnava la bandiera bianca-nera non è stato considerato completamente regolare.

● Rimandata invece al 29 gennaio ogni decisione al riguardo dell'APPELLO VERRELLI che lascia ancora aperto il campionato della F. 850 perché l'ingegnere Gori, commissario tecnico della gara di Varano, non si è presentato. Ugual sorte è toccata all'APPELLO TABATON escluso dal Rally dei Monti Savonesi per assai a camme non regolari. Anche il commissario tecnico di questa gara, l'ingegnere Luciano Barra Caracciolo, non si è visto a Roma. Ed era la seconda volta.

## SALITI da segretario a delegato?

ROMA - Usuito dalla CSAI per la porta nel mondo automobilistico per la finestra. A metà della scorsa settimana l'ex-supersgretario ha lasciato ufficialmente la sua poltrona al dottor De Nitto e si è inserito nel suo ufficio di coordinamento amministrativo (creato appositamente) all'AC Italia ma contemporaneamente andava rinforzandosi una corrente che lo vedrebbe volentieri nella carica di delegato CSAI per la regione Lazio. Saliti non avrebbe detto di no, ma forse non sa che reazione hanno avuto alcuni piloti quando hanno appreso la notizia.

Un «piede» nel governo sportivo comune Saliti (che d'altronde almeno per un po' andrà ancora all'estero a rappresentare la CSAI presso la FIA) ce lo ha già messo visto che tra breve sarà tessafidiale la sua nomina a direttore della Vallelunga SPA. Forse era l'unico sistema per vedere più spesso l'ex-segretario all'autodromo (invece che allo stadio) ed in effetti ultimamente lo si è visto con

maggiore frequenza. Anche il suo straordinario nuovo interesse per la F. 850 (è di nuovo intervenuto ad una prova delle gomme Kleber assieme a Gino De Sanctis ed al ragioniere Valla, responsabile sportivo della Casa) potrebbe nascondere qualche cosa. Sembra infatti che Saliti intenda portare avanti il progetto che prevede l'illuminazione del circuito piccolo di Vallelunga con il varo di una gara estiva che vedrebbero la risposta della F. 850 al rango d'onore.

## Un test ha deciso per le Kleber sulle F. 850

VALLELUNGA - C'era anche il dottor Erasmo Saliti ad assistere interessato ad uno speciale test sulla pista di Vallelunga i nvista dell'adozione delle gomme Kleber? Colombes sulla rilanciata Formula 850. E' stata dunque la seconda soddisfazione per Gino De Sanctis (dopo la soluzione del giallo del campionato) che da anni si batteva con la SC Tecnica per di avere insistito nel considerare fino a questa soluzione il problema dei pneumatici della F. 850, perenne fonte di discussioni ad ogni gara a causa della restrizione del regolamento che non permetteva l'uso di una copertura decente per una monoposto moderna. Ora l'ultima parola spetta all'ingegner Nosetto ed ai suoi colleghi.

«A Genova sono stati assicurati altri tre anni di vita alla 8 e mezzo...», ha detto Saliti — e non capisco perché qualcuno insista nel considerare fino a questa formula che ora, come suggerisce giustamente Luciano De Luca, potrebbe essere ribattezzata con il nome di Vallelunga dove è nata e dove continua a vivere i suoi giorni migliori». Potrebbe essere una idea ma ora l'importante è che i dati raccolti da Gino De Sanctis che continua a lavorare per pura soddisfazione personale siano tenuti in considerazione dalla SCT.

Per le prove dunque è stata usata una normalissima De Sanctis, peraltro con un motore non freschissimo, equipaggiata con cerchi in lega Cromodora con canale da 5" anteriormente e da 5 e mezzo posteriormente. L'abbandono dei più costosi ed irrazionali cerchi in materiale ferroso (ne occorrevano due per ricavarne un esemplare artigianalmente) è l'altra prevista novità per il '75 ed assieme alle gomme favorirà il rilancio della formula, ora certamente migliorata, anche sotto il profilo estetico. Da canto suo la Kleber aveva inviato a Roma due tipi di gomme: le più morbide CM 24 con disegno tipo 104 nella misura 10/16-13 e le CM 22 con disegno più collaudato e profilo più alto, nella misura 12/17-13, con mescola più dura.

● Seconda riunione romana per trovare candidati adatti tra i quali eleggere il delegato CSAI per il Lazio. Il direttore di gara MIRTO VENTURA intende portare avanti la sua candidatura mentre i piloti sembrano piuttosto compatti nel proporre Cristiano Del Balzo, meglio noto come «Gero». Il giorno 21 presso l'AC Roma si terrà una terza ed ultima riunione consultiva alla quale tutti i licenziati con diritto al voto sono invitati ad intervenire.

● Presenti gli amici, Ignazio Giunti è stato ricordato a Modena nel quarto anniversario della sua scomparsa nella cappella dedicata ai piloti caduti annessa all'Asilo Parrocchiale di Santa Caterina. Don Sergio Mantovani ha celebrato la Messa rivolgendosi poi ai presenti per rinnovare il ricordo di Giunti e di tutti coloro che sulle piste si sono immolati per una esigenza suprema.

## GIOVEDÌ si decide l'assoluto

ROMA - Il 16 gennaio vi sarà una riunione della CSAI nella quale verrà finalmente presa la decisione definitiva al riguardo del Campionato Italiano Assoluto. Per quanto riguarda le Coppe CSAI ancora in forse è ormai sicuro che verranno assegnate anche quelle relative a classi dove i piloti non hanno potuto raggiungere le cinque partecipazioni. Al contrario nelle classi comandate da un pilota che non ha i cinque risultati e che invece precede chi li ha raggiunti con un punteggio complessivo minore verrà applicato alla lettera il regolamento.

## Risolti dalla TEXACO i problemi F. FORD

Le nubi di Genova si vanno progressivamente schiarando sul cielo delle gare per monoposto e Mexico della Ford Italiana. Dopo lo choc, in sede di discussione al congresso CSAI di Genova, causato da propositi di rinuncia dell'ormai tradizionale ciclo di gare F. Ford e Challenge Mexico, la conferma di due importanti sponsor ha ridato fiato alla Ford Italiana, ed attualmente l'offerta finanziaria della Ford è molto vicina alle richieste dell'AICA. Come è noto, l'associazione circuiti si è presentata alla discussione con la Ford Italiana facendo un discorso unitario, scaturito dai rigidi accordi siglati di recente da tutti i circuiti componenti, grandi e piccoli. In pratica, la posizione dell'AICA era: se una Casa automobilistica vuole organizzare un ciclo di gare di marca, deve pagare una certa cifra agli organizzatori. L'ero tario in campo quest'anno della Coppa Renault, i cui rappresentanti non hanno battuto ciglio alle richieste dell'AICA non ha certamente semplificato le cose per la Ford, abituata fino all'anno scorso a trat-

tare con i singoli proprietari di circuiti giostrando con un budget non eccessivamente elevato.

Naturalmente ci si è messa anche la CSAI a cercare di convincere i responsabili dell'AICA. Peccato che quando l'AICA ha allora proposto alla CSAI di integrare i contributi Ford fino al limite delle richieste AICA l'opera di convinzione si sia bruscamente interrotta.

Ad ogni modo, ripetiamo, il programma Ford dovrebbe essere andato ormai in porto. La differenza fra offerta e richiesta è su una cifra di circa 3 milioni e mezzo, largamente colmabile con un po' di buona volontà da parte dell'Associazione e della Ford, che ormai può contare su ottimi contributi del suo sponsor abituale Kleber-Colombes e della Texaco Italiana, che ha sostituito la Chevron come sponsor petrolifero.

Restiamo in attesa quindi del varo del calendario, che prevede almeno 10 gare per la Formula Ford e dieci per il Challenge Mexico.

Nella prima fase del test la De Sanctis era stata equipaggiata sia davanti che dietro con gomme a profilo basso ed è stata guidata da «Gero» che ho anche provato con l'incarico di messa a punto. Senza forzare il pilota romano scendeva subito al di sotto dei record della formula che appartiene a Luigino Grassi realizzatore di un mitico 59"9 su se da un paio di anni i tempi ufficiali si mantengono sempre (ed in modo abbastanza inspiegabile) attorno al minuto netto.

A quel punto il «Sor Gino» faceva montare posteriormente le gomme più alte e la macchina veniva affidata a Massimo Ciccozzi che al pari di «Gero» notava subito un netto miglioramento di guida rispetto alle gomme classiche (sicurezza e mancanza di vibrazioni) e non faticava a scendere sul tempo di 58"1 con una usata insignificante delle gomme posteriori che assieme al proverbiale basso prezzo delle Kleber (circa 25.000 lire) farebbero pendere il piatto della bilancia a favore della mescola di Vallelunga. A gennaio, comunque saranno alla Vallelunga anche i tecnici della Kleber per le decisioni finali.

d. b.

## RAGNOTTI in monoposto (ma F. Renault)

● L'ottimo Ragnotti nel 1975 tornerà alle gare e si ricorderà che prima di passare alle sport due litri, nel 1974, questo pilota nel 1973 fu il leader della squadra Antiar in F. 3, alla quale era passato direttamente da un'auto a due litri, era speso messo in luce pilotando una Opel Kadett. Si fece rapidamente la mano ai circuiti e nell'ottobre ottenne la sua prima vittoria della stagione alla Coppa del Salone a Montlhéry. Al volante di una March-BMW della scuderia Antiar fu il più costante avversario delle imbatibili Alpine Renault, classificandosi del resto quarto nel campionato europeo.

Edgar Lejeune, responsabile del servizio corse dell'Antiar, aveva pensato di promuovere Ragnotti alla F. 2, ma purtroppo il budget che gli è stato concesso è insufficiente, sicché ha saggiamente deciso di concentrare i suoi sforzi sulla Formula Renault Europa. L'Antiar ha dunque acquistato due Marini e Ragnotti sarà il numero uno della squadra. Sarà affiancato da Marc Soud, uno dei più brillanti animatori della Formula Renault nei passati due anni. Prima di cessare di parlare dell'Antiar, precisiamo che Couton, che nel 1974 ha corso in F. 2 per i suoi colori, non sarà più pilota ufficiale della squadra.

**LE PROSSIME GARE** 26 Gennaio - PISTA D'ORO - Roma - Int. cl. 10 e 125 cc, 3. prova Torneo dei Campioni; 9 febbraio - PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Torneo dei Campioni; 16, PISTA DEL MARE - Fano - naz. cl. 100 (3.) e 125 cc, 1. prova Trofeo Elizabeth; 23, PISTA D'ORO - Roma - naz. cl. 100 e 125 cc, 5. prova Torneo dei Campioni; 23, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - naz. cl. 100 e 125 cc; 23, PISTA PERGUSA - Enna - ch. cl. 100 e 125 cc; 2 Marzo - PISTA S. PANCRAZIO - Parma - naz. cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA DEL MARE - Fano - naz. cl. 100 e 125 cc; 9, PISTA AZZURRA - Jesolo - naz. cl. 100 e 125 cc.

# Queste le PROVE TITOLATE del 1975

• In occasione del passaggio da Volterra dell'itinerario pariente da Monaco del Rally di Montecarlo, gli amici dell'ASIS di Volterra (che ricordiamo appassionati organizzatori della cronoscalata Saline-Volterra) hanno deciso di fare omaggio a tutti gli equipaggi di un oggetto in alabastro, vanto dell'artigianato locale. Un omaggio « speciale » verrà consegnato a Sandro Munari ed a tutti i componenti delle squadre ufficiali italiane che transiteranno dalle ore 3 circa del 16 a Volterra.

## Già... NOTO dopo 2 gare

VIBO - Le piste meridionali della Sicilia; Sardegna e Calabria, in pieno inverno stanno assicurando al karting la sua continuità agonistica. Gare naturalmente riservate nella quale i piloti del meridione ed interesse di colore quasi paesano. Rivalità del « tu per tu » senza spazio per i terzi, che pur sono numerosi e cominciano ad inserirsi nei duelli, come il giovanissimo Sebastiano Noto, che nella terza categoria, già alla sua seconda gara, ha fatto sentire il peso della sua presenza impegnando sino al limite delle sue possibilità l'esperto e valido Giancarlo Vestri. Vestri infatti, nella gara di Santo Stefano, ha voluto chiudere in bellezza la sua permanenza in terza categoria.

Nello Pizzo, nella seconda categoria della cento, non ha avuto eccessivamente da pensare per imporsi su Coglitore e Gambardella, così come Lotta su Lastro nella prima categoria a conclusione di due gare di ordinaria amministrazione.

### LE CLASSIFICHE

100 - 3: 1. Vestri G.; 2. Noto; 3. Tassone; 4. Romeo G.; 5. Romeo P.  
100 - 2: 1. Pizzo; 2. Coglitore; 3. Gambardella; 4. Fabroni; 5. Milulotti.  
100 - 1: 1. Lotta; 2. Lastro.  
125 - 2: 1. Paglisi; 2. Dattilo; 3. Pizzo.

## Poco edificante BEFANA dei «Campioni»

ROMA - La pista d'Oro di Roma, con due giornate consecutive di gare, ha dato l'avvio al suo tradizionale e classico Trofeo dei Campioni giunto alla sua ottava edizione, aprendo anche la stagione agonistica '75 con la presenza di un folto lotto di piloti provenienti da tutta Italia per una iniziale presa di contatto. Le attese erano tante e, particolarmente i primi sussulti dei propulsori di recente omologazione hanno tenuto banco, anche se non è sfuggito il debutto di un nuovo telajo della Birel ai suoi primi collaudi. Le decisioni infine del Consiglio Federale sull'utilizzo dei piloti per la rappresentativa nazionale, hanno determinato già un vespaio. Tutti si sentono candidati e tanto è un bene, ma è dannoso, a nostro parere, pretendere di fare parte quando ancora i valori, la preparazione tecnica e sportiva è agli albori, e nulla di positivo per il momento è trapelato. La presenza massiccia della Scuderia Sirio, che sta determinando, se non l'ha già determinato, un nuovo modo di fare karting all'apice dei valori della prima categoria, facendo da frusta a tutto l'ambiente, ha fatto chiaramente capire agli avversari che la trita polemica a nulla vale, è ormai acqua passata e non macina più, ma ben altro, in preda, in serietà, professionalmente, in oculata conduzione occorre per criarsi ad avversario continuo e non da fuoco fatto. Veniamo alle gare delle due giornate.

Recital della classe 125 cc. il 5 gennaio e tripla di vittorie del De Angelis, Elio, Roberto e Andrea; i tre fratelli terribili nella prima romana. Una classe, la 125, in continua ascesa ed una preoccupante flessione di presenza della classe 100 cc. Una flessione, specie quella della terza categoria, che deve far riflettere i reggitori dell'attuale FIK. Sembra di vivere con questo Consiglio l'era del centrosinistra irrisolvibile.

Fortiamo alle gare, diamo subito spazio alla prima categoria della classe 100 cc. per il primo interessante contatto dei big nazionali. Mancano naturalmente Patrese e Gorini. Il primo non più disponibile per il kart dopo il definitivo passaggio in formula automobilistica ed il secondo in via di accasamento dopo il distacco dalla BM. Emerge dalla prima battuta una netta superiorità dei portacolori della BM con Necchi ed Elio De Angelis, che trovano solo in Cheever un valido antagonista. Uscito in testa-coda Necchi per un sorpasso inutile ed azzardato, è la volta di De Angelis, che riesce a frenare l'ardore del discusso americano e vincere in bellezza. La seconda categoria si risolve in un duello ai ferri corti tra Roberto De Angelis e Andrea De Cesaris. Vince il primo perché più preparato fisicamente e in possesso di un telajo più flessibile. Stesso discorso nella terza categoria. Sono in prima linea Andrea De Angelis, il cucciolo della nidata, ed E. Piccolo. Ha il sopravvento sulla formula automobilistica il più prepotente e prestante. E' un vero problema, almeno per il momento, per Pirro la cui mancata prestanza, dovuta peraltro all'età, è fortemente penalizzante.

E' di scena poi la 125 l. categoria con il suo nucleo numeroso. La fa da padrone subito Siena Antilli ed a nulla valgono i numeri di Gardelli e Perlini. La sua marcia veramente entusiasmante è anche agevolata dal fermo di Nadeo in piena ripresa. Barbieri, Melonati e Todini sono i protagonisti della seconda categoria. I tre sono ai ferri corti e conducono una gara velocissima. Barbieri però è un tantino più veloce e riesce a pure con fatica a contenere sia Melonati che Todini arrivati nell'ordine.

### LE CLASSIFICHE

125 - 3: 1. Barbieri; 2. Melonati; 3. Todini; 4. Giugliosi; 5. Pieruccini.  
125 - 2: 1. Antilli Siena; 2. Picchioni; 3. Gardelli; 4. Perlini; 5. Monti.  
100 - 1: 1. De Angelis; 2. Cheever; 3. Necchi; 4. Sala; 5. Beggio

ROMA - Il Consiglio Federale, nella riunione del 4 corrente, oltre a numerosi altri provvedimenti specie per l'azione promozionale, dei quali daremo notizia non appena gli stessi saranno concreti ed avviati, ha così assegnato le prove titolate e definite le date dei Campionati Italiani 1975:

### CAMPIONATI ITALIANI CONDUTTORI 1975

Cl. 100 cc. - 1. categoria, PISTA AZZURRA - Jesolo - 26 e 27 luglio 1975; 2. categoria, PISTA CALABRIA - Vibo - 6 e 7 settembre 1975; 3. categoria, PISTA D'ORO - Roma - 13 e 14 settembre 1975.

Cl. 125 cc. - 1. categoria, PISTA DEL MARE - Fano - 26 e 27 luglio 1975; 2. categoria, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - 28 e 29 giugno 1975.

### CAMPIONATO ITALIANO SCUDERIE E MARCHE CL. 125 CC.

Pista Le Sirene - Viverrone - 1. prova - 13-4-1975; Pista Mile Miglia - Brescia - 2. prova - 29-4-1975; Pista Roma - S. Giuseppe - 3. prova - 11-5-1975; Pista del Mare - Fano - 4. prova - 24-8-1975.

Per una visione d'insieme riportiamo anche il Calendario delle Prove Titolate Internazionali:

CAMPIONATO DEL MONDO: Circuit Paul Ricard - Francia - 1-5 ottobre 1975.

CAMPIONATO D'EUROPA A SQUADRE: 1. prova, WHOLEN (Svizzera), 5 maggio 1975; 2. prova, KOZLE (Polonia), 22 giugno 1975; 3. prova, ENKOPINGS (Svezia), 17 agosto 1975.

COPPA DEL MONDO JUNIOR: GEROEZHOFEN (Germania), 13 luglio 1975.

CAMPIONATO D'EUROPA CL. 125 CC., UITGEEST (Olanda), 12 settembre 1975.

COPPA DELLE DAME CL. 100 CC., UITGEEST (Olanda), 12 settembre 1975.

100 - 2: 1. R. De Angelis; 2. A. De Cesaris; 3. Ventura; 4. Belgini; 5. Corinaldesi.  
100 - 3: 1. A. De Angelis; 2. Pirro; 3. Vincenzi; 4. Bottura; 5. Viglione.

La seconda giornata romana coincidente con la Befana, invece che distesa, è stata intralciata da due incidenti antisportivi fino a rasentare il vero teppismo, autore un pilota puertopuro ancora giovanissimo, ma già su una china dalla quale ha bisogno di risalire per rientrare nell'ambiente agonistico consono alla tradizione sportiva e non continuare con una condotta di gara spesso scorretta ed altre volte pericolosa, sino a mettere a repentaglio la propria ed altrui incolumità. Sono episodi che non vorremmo registrare e rimarcare anche perché dispiace constatare in un ambiente giovanile tanta animosità che non è parente né prossima, né lontana della sana sportività. E' stata anche una giornata agonisticamente contrastata perché a solo poche ore dalla precedente, l'offensiva dei batuti nella prima giornata o degli sfortunati è stata determinante per i risultati.

Necchi, infatti, nella prima categoria, si è subito rifatto vincendo la prova a mani basse su Cheever, il quale nulla ha potuto contro lo strapotere dei portacolori della BM nella parte finale della gara. Ancora non perfettamente a posto il gruppo dei piloti della Sirio, che sono in corsa di una messa a punto, specie dei telai. Così è anche accaduto nella seconda categoria della stessa classe con Andrea De Cesaris, che si è rifatto su Roberto De Angelis in giornata negativa, vincendo in bellezza, anche se l'avversario in fase di recupero è stato attardato da una uscita di pista, dovuta esclusivamente a nervosismo e precipitazione.

Nella 125 l. categoria finite sul nascere le velleità di Baroni per rottura del pistone, fermo Antilli per rottura del cambio, tradito da altra avvertenza mentre conduceva da forsennato un inseguimento. Perlini ha avuto via facile nel riportare la prima vittoria stagionale. Ottima la prestazione di Gardelli e Maracchioni; Barbieri, nella seconda categoria della classe con cambio, si è ripetuto vincendo anche la seconda prova, con la sola alternativa della seconda posizione andata ad un incisivo Todini con Melonati in terza.

### LE CLASSIFICHE

100 - 1: 1. Necchi; 2. Cheever; 3. Beggio; 4. Patuelli; 5. Scabarbelli.  
100 - 2: 1. De Cesaris; 2. De Angelis; 3. Patrizi; 4. Bonafine.  
100 - 3: 1. De Angelis; 2. Vincenzi; 3. Pirro; 4. Bottura; 5. Spinella.  
125 - 1: 1. Perlini; 2. Gardelli; 3. Maracchioni; 4. Monti; 5. Giannini.  
125 - 2: 1. Barbieri; 2. Todini; 3. Melonati; 4. Marinelli; 5. Pieruccini.

# I prodotti lubrificanti per la vostra vettura

## LUBRIFICANTI MOTORE - LATTINA CHILO - PREZZI

MARCA E TIPO	GRADAZIONE SAE	PREZZO
<b>AMOCO</b>		
AMOLUBE Motor Oil	20/20W/30-40/50	L. 1.100
PERMALUBE Motor Oil	10W/30-40/50	L. 1.200
SUPER PERMALUBE Motor Oil	10W/30 - 20W/50	L. 1.500
<b>Antigelo</b>		
AMOCO Super Antifreeze Permanent		L. 1.800
AMOCO Ready Antifreeze (già pronto per circuiti sigillati)		L. 1.500
<b>MOTUL</b>		
MOTOR OIL H.D. S 1	20W/30/40/50	L. 1.400
CENTURY ES	20W/50	L. 1.600
RACING (Comp. - G.T.)	40	L. 2.000
CENTURY 2100 M (Comp. - G.T.)	20W/50	L. 2.300
CENTURY 300 V (Comp. - G.T.)	olio sintetico 100%	L. 3.000

## INDUSTRIA PETROLCHIMICA DEL SEVESO

<b>SUPERIPES</b>	20W/50	L. 1.250
IPES MOTOR OIL HD S 1	20W-30-40-50	L. 1.100
<b>RAND</b>		
Penrapid-Corsa Sae	30-40-50	L. 1.700
SUPERPENSTATIC SAE	10W/50	L. 1.250
<b>TEXACO</b>		
HAVOLINE MULTIGRADE	10W/40 - 20W/50	L. 1.250
HAVOLINE UNIGRADE	10W-20/20W 30-40-50	L. 1.050



Vengono al pettine i nodi degli errori «d'austerità» del Governo RUMOR: la crisi del mercato dell'auto ha convinto (ora) anche i SINDACATI e scatta una nuova sospensione - gigante del lavoro nelle industrie

# 800 miliardi «bloccano» la FIAT

ROMA. In via «De Fornaciari», nella vecchia Roma papalina in una piccola stanza ricavata da un alloggio, al primo piano di una palazzina quattrocentesca, non c'era il telefono. Quelli che vi si trovavano (12 persone ed un capo «carismatico») non ne avevano bisogno. Ciascuno per proprio conto, ed attraverso diversi canali di informazione, era perfettamente a conoscenza dell'esito delle trattative appena terminate (alle 19 di venerdì scorso). Il «nuovo dialogo» tra Fiat e Sindacati, il «momento di verifica», risultato dei «difficili» accordi del 30 novembre si era concluso con un disastro. I Sindacati, chiamati a fianco della direzione, avevano potuto constatare di persona la veridicità di quelle cifre che, fino ad ora, li avevano lasciati scettici e perplessi. Nonostante il lungo (e contestato) «ponte» le auto «stoccate» sono salite da 330.000 a 345.000. Contemporaneamente, il settore dei veicoli industriali ha dimostrato di soffrire delle stesse disfunzioni che hanno colpito la produzione automobilistica.

## Comuni inadempienti

Sono dati inequivocabili, per la prima volta non soggetti ad essere accolti con sorrisi ironici e con battute di spirito. Nel '74 la Fiat ha prodotto 85.000 veicoli tra camion ed autobus (di cui 40.000 venduti all'estero). All'inizio dello stesso anno il settore denunciava 15.000 ordini ed uno stoccaggio praticamente nullo. Ora, il 20 per cento della produzione è bloccata nei cortili della Spa-Stura alla periferia di Torino, e buona parte dei committenti non è in grado di ritirare i veicoli finiti per mancanza di disponibilità economica.

Si tratta, per la maggior parte, di Comuni «coinvolti» da un facile qualunquismo politico che aveva portato ad uno sviluppo (solo teorico) dei trasporti pubblici urbani sapendo a priori di non poter far fronte alla spesa. Per la Fiat questo «gioco mancato» si risolve in un capitale immobilizzato di 300 miliardi che, aggiunto a quello del settore auto, porta la cifra globale ad 800 miliardi. Sono valori che non lasciano spazio a commenti e che solo la diversificazione produttiva in atto alla Fiat già dal '65 (quando i sindacati ancora non si erano posti il problema) ha consentito all'industria torinese di sopravvivere. Agli azionisti, infatti, verrà presentato un bilancio in pareggio. Un «pareggio artificiale» costruito a tavolino che eviterà però ai piccoli risparmiatori sorprese più pesanti. Un atteggiamento responsabile (che si contrappone alla irresponsabilità di quello governativo) messo in atto già l'anno passato, quando alle soglie della «vorange» uno «scambio incrociato» con titoli SAI aveva portato qualcuno (in malafede) a minimizzare la crisi dell'auto.

Ora il «ponte» (sindacale) ha dimostrato la sua inefficienza. Si ripresenta sul tappeto la decisione FIAT repressa d'ufficio il 30 novembre. Si riparla, insomma, di cassa integrazione. E le possibilità di evitarla sono ridotte al minimo. In questo momento (ed i 12 minuti nella sala di via De Fornaciari lo hanno confessato a bassa voce) non c'è altra soluzione. Il problema per i «carismatici» è quello di non comprometersi troppo.

Un tentativo in questo senso lo avevano fatto nei giorni scorsi. In un incontro con Gianni Agnelli (in veste di presidente della Confindu-

stria) avevano fatto degli accenni al prezzo del petrolio. Erano bastate poche battute perché il «presidente» potesse progettare nel futuro quelle «amichevoli» affermazioni. Due giorni dopo il preventivato aumento del 15 per cento dei prezzi di listino delle vetture FIAT, costringeva il ministro dell'Industria Donat Cattin a smentire un eventuale variazione del prezzo della benzina.

Un intervento tardivo che non ha fatto sentire il suo peso sulle trattative tra la Fiat ed i Sindacati. Con tutta probabilità dal 1. febbraio al 31 marzo vi saranno solo 18 giorni di lavoro. Non solo, il provvedimento (rispetto a quello preso a fine ottobre) interesserà quasi 20.000 operai in più. Accanto ai 71.000 dell'anno scorso, infatti, si schierano i 20.000 del settore dei veicoli industriali.

Un taglio produttivo rilevante che, per quello che riguarda gli autoveicoli, riguarderà essenzialmente i modelli di piccola cilindrata: 126, 127, 128. Una prova, se ancora ce ne fosse bisogno, che la «crisi» il Governo preferisce farla

pagare alla «base» che poi, a parole, protegge. Ma esiste un altro pericolo, ancora più grave.

L'aumento di prezzo annunciato dalla Fiat (e che diverrà operativo entro il mese di febbraio) rischia di costituire la parte conclusiva di un «piano-risposta» (alla politica del governo) di portata eccezionale. Il provvedimento che, secondo «L'Espresso», ha «un leggero sapore di follia» potrebbe essere il «sigillo» del «nuovo corso». In altre parole, al momento attuale l'auto non è più un «affare». Le penalizzazioni governative sono andate troppo oltre. Il «punto del non ritorno», di cui accennavamo le settimane passate, è ormai stato raggiunto e superato. Gli «Agnelli-Stranamore» ne hanno preso nota. D'ora in avanti la loro azione procederà più spedita e, probabilmente, non passerà attraverso l'auto.

I 12 di via De' Fornaciari questa non se la aspettavano. Avevano accolto con una certa perplessità, è vero l'annuncio della costituzione della «SRCG», una finanziaria Fiat, ma avevano sperato si trattasse di una semplice manovra fiscale-economica. La SRCG (società di ricerche e consulenza di gestione) si è subito dimostrata un'arma pericolosa. Nessuno dei 12 dimentica che proprio dopo la costituzione di una società «autofinanziaria» analoga (la GEMINA di Giorgio Corsi) la Montedison si era sottratta in qualche modo alle influenze governative. Con la SRCG la Fiat ha ora una sua società finanziaria. Un cervello che, quasi certamente, non avrà sede in Italia.

## Errore di valutazione

Quando in ottobre l'Olanda aveva deciso di portar avanti il progetto delle «domeniche a piedi» l'Italia era stato il primo «fratello» europeo a rilanciare l'iniziativa. Gli improvvisati politici che allora erano al Governo (e che, in gran parte, vi sono tutt'ora) erano affascinati di una simile professione di «austerità». L'avevano subito recepita e, nella fretta, trascuravano alcune differenze tra i due paesi. Differenze importanti. Le stesse che passano tra i 1.400 (tra operai ed impiegati) addetti agli stabilimenti DAF di Amsterdam ed i 200.000 di Mirafiori. Gli olandesi con il provvedimento «austero» avevano raggiunto il «doppio obiettivo» di limitare il consumo del carburante (senza troppo penalizzare l'industria dell'auto, numericamente irrilevante) e, nello stesso tempo, limitare l'espatrio di valuta pregiata (la loro) per l'acquisto di modelli stranieri (il 70 per cento del mercato).

I nostri politici di questa differenza non si sono accorti! Pensare che la crisi italiana (che in larga parte è crisi Fiat) sia stata originata più da disinformazione ed esasperata tutela di interessi personali (o di partito) che da veri dati di fatto dovrebbe indurre alla riflessione. Ora, per la Fiat, Torino è un puro riferimento geografico. La testa è altrove (a Bruxelles ed in Lussemburgo), il corpo è in via di formazione. Sarà costituito dalla mano d'opera locale dei paesi che della Fiat avranno bisogno (dall'India al Kuwait) per dare il via alla propria industrializzazione. Un patrimonio tecnologico che può essere proficuamente investito ovunque. Tranne, naturalmente, che in Italia. Nel «'75» alla Fiat si prevede di produrre 900.000 veicoli (contro il milione e 700 del '72 ed i due milioni che la disponibilità della fabbrica consentirebbe). La porta, ormai, si è aperta...



In occasione del Salone di Bruxelles, la Fiat commercializza in Belgio la sua recente 131 Mirafiori

## Dal BELGIO la «131» in vendita all'estero

Come è ormai tradizione il primo SALONE dell'anno è quello di BRUXELLES, che apre i suoi battenti dal 15 al 26 gennaio. Salone di piena crisi, resa ancora più drammatica dalla situazione internazionale molto instabile in particolare per il mondo dell'auto.

A Bruxelles, pur con la grande aria di crisi che c'è in tutta Europa e nel mondo, saranno presentate tutte le maggiori Case produttrici di automobili, in un Paese come il Belgio che non ha una sua industria automobilistica. Fiat, Alfa Romeo, British Leyland, faranno passerella, assieme ai nostri maggiori carrozzieri, Pinfarina e Bertone che saranno della partita. In occasione del Salone belga, la Fiat commercializzerà in quel paese — che sarà il primo all'estero — la 131 MIRAFIORI. Anche l'Autobianchi potrebbe essere presente con la gamma delle rinnovate A112, e l'Alfa Romeo con le nuove Alfa Romeo e Alfetta 1600.

Novità in assoluto nessuna. Le poche novità che si vedranno ai Saloni saranno riservate a GINEVRA (13-23 Marzo) dove dovrebbe debuttare la LANCIA HPE una Station Wagon derivata dalla Fiat coupé, e a FRANCOFORTE (11-12 Settembre) dove vedremo per la prima volta la piccola VW di 900 cmc che sostituirà il «Magliolino» e PARIGI (2-12 Ottobre) che potrebbe tenere a battesimo una nuova berlina SIMCA e una novità assoluta della PEUGEOT.



Aria di crisi anche negli USA, per le auto. Nella foto, una parte delle Dodge invendute parcheggiate sotto la neve ad Hezel Park, nel Michigan. La Chrysler intende venderne la maggior parte con uno sconto di 400 dollari

**Gli americani rispondono in modo diverso alla crisi: ritorno alle COMPATTE e PREZZI RIDOTTI (fino a 250mila lire)**

## Un po' di... PACER negli USA

DETROIT - Simile ad un bastimento in pericolo, Detroit ha lanciato ripetuti «S.O.S.» che Washington non ha captato, anzi ha respinto. I tre grandi capitani dell'industria automobilistica di fronte alla situazione attuale, in verità deprimente ed impressionante, si sono riuniti per decidere «qualcosa», pur di salvare la pelle.

La quarta «piccola» la American Motor, pur versando una furtiva lacrima ha detto che sopravviverà grazie all'aiuto di una «nuova creatura» che verrà battezzata agli inizi del prossimo marzo. Il suo nome? «Pacer» che traduciamo liberamente «battistrada».

La «Pacer» è il frutto di eventi, situazioni più o meno funeste.

Risale al 1973, allorché gli arabi imposero il famoso embargo del petrolio. Per qualche mese gli americani,



La nuova Pacer della American Motors, la prima vera «piccola vettura» prodotta in America negli ultimi 5 anni

intimoriti dai prezzi e dalla scarsità di carburante, optarono per macchine compatte, poi quando l'oro nero riprese a scorrere liberamente, come fanciulli viziati, chiesero a viva voce macchine mastodontiche che le «tre grandi» sfornarono con gran piacere.

Ora che l'ombra del razionamento incombe sull'America, e gli acquirenti hanno disertato i saloni luminosi delle Case automobilistiche USA, si ritorna a parlare di auto compatte. La verità però è questa: troppo tardi — per una produzione di macchine inferiori — troppo costose, anche se si tratta di macchine compatte.

Basta osservare la nuova macchina della «AMC» che ci ricorda la «fallita» Gremlin con la coda tarpata e col musetto leggermente ritoccato, per dire che il suo prezzo è addirittura esagerato.

I dirigenti della «AMC» non hanno voluto precisare il costo, ma sappiamo che la «Pacer» verrà messa in vendita a L. 2.100.000. Una somma esagerata pur consideran-

do la depressione, l'inflazione e connessi. La AMC conta di vendere entro la fine dell'anno 70 mila Pacer ma ciò non rappresenta un primato, anzi... La vendita, negli ultimi sei mesi, è stata disastrosa per tutti.

La General Motors ha prodotto il 12,6 per cento in meno, rispetto alla scorsa stagione. La Ford il 16,7 per cento, la Chrysler l'88 per cento, la AMC il 28,7 per cento. In totale le quattro grandi case hanno sfornato nel solo mese di dicembre 1974: 369.590 unità contro 517.999 unità del dicembre 1973.

A questo calo va aggiunto un assieme di licenziamenti di operai pari al 16 per cento, tanto che la disoccupazione nella città di Detroit è salita al 13 per cento della popolazione. Di fronte a questa catastrofica situazione cosa han fatto i dirigenti della capitale dell'auto americana?

La G.M. ha ridotto i prezzi delle sue macchine di 13 mila lire (una bazzecola) soltanto perché non ha applicato un sistema protettivo di minore importanza, poi ha fatto sapere che cercherà di far «resuscitare» la Chevy Nuova, una compatta pressoché ignorata, con la speranza che gli acquirenti si decidano ad acquistare nuove macchine.

La Chrysler, più colpita, ha detto di aver stanziato 5 milioni di dollari per far pubblicità alla TV e Radio, onde invogliare gli americani a scegliere un mezzo «Chrysler». A questo va aggiunto un taglio sui prezzi che varia dalle 130.000 alle 250.000 lire per veicolo.

Eguali tagli ai prezzi sono previsti per la Ford e AMC tanto per seguire l'esempio della «Subaru» e della «Mazda» che a dicembre portò il suo prezzo a 250.000 lire di meno. Nonostante ciò la vendita della Mazda è scesa in due mesi del 60 per cento. C'è chi prevede che nonostante i tagli, le rincorse a resuscitare modelli «handicappati» la vendita rimarrà a livelli bassissimi.

Le quattro Case, comunque, finalmente ammaestrate dalle situazioni, hanno annunciato a viva voce che i modelli 1977 saranno ridotti indistintamente.

Naturalmente per rifare le forme e disegni, le quattro «grandi» spenderanno qualcosa come 2 mila miliardi di lire.

Nel 1980 dicono quelli della General Motors, i nostri modelli saranno tutti «minori» ed economici. Un pizzico di rinvaginamento dopo tanto lusso fastoso inutile che durava da anni.

Chi può garantire che quei modelli (non saranno comunque tanto economici) non saranno difettosi e poco pratici? Basta osservare l'ultimo annuncio della Ford per scuotere le spalle ed abbracciare lo scetticismo.

La Ford, proprio questa settimana ha richiamato in fabbrica ben 36 mila nuove «Granada» e «Monarch» onde controllare un difetto che può causare la perdita del controllo della guida. Infatti la sospensione anteriore appare difettosa per la fragilità del metallo che tende a spezzarsi se sottoposto ad alte velocità. Dallo scorso settembre ad oggi la Ford ha sfornato 124mila vetture.

Lino Manocchia

**PERCHE' Umberto**

**AGNELLI lascia già**

**la PRESIDENZA**

## LANCIA alla VOLVO (o SAAB)?

TORINO - La notizia anticipata la settimana scorsa da «AUTOSPRINT» si è rivelata esatta. Umberto Agnelli ha lasciato la presidenza della Lancia. La comunicazione ufficiale verrà data martedì prossimo nella riunione del consiglio di amministrazione della casa Torinese. Il suo posto verrà preso da Carlo Righini, già direttore commerciale alla Fiat. La motivazione ufficiale del ritiro vuole che il più giovane degli Agnelli sia troppo impegnato nella sua veste di Amministratore Delegato della Fiat per potersi occupare a fondo della Lancia. Ma al di là di questa dichiarazione, secondo alcuni si nasconderebbe qualche cosa di più.

L'abbandono di Umberto Agnelli del vertice Lancia potrebbe preludere ad un progressivo disimpegno della fabbrica «ereditata» da Parenti nel 1969. Prendono così forma più concrete le indiscrezioni anticipate anche esse da AUTOSPRINT qualche mese fa) circa una possibile cessione della società ad un complesso straniero, magari riservandosi una partecipazione nell'accordo. Il nome che si fa con maggiore frequenza è quello della Volvo. All'indomani della visita di Umberto Agnelli ai nuovi stabilimenti modello di Kolmar (anche di tranquillità sociale e sindacale) alcune dichiarazioni avevano autorizzato la suggestiva ipotesi «svedese» (che potrebbe anche nascondere una diversa identificazione del compratore: leggi SAAB).

Ora altre motivazioni si aggiungono alle precedenti: vivendo all'«ombra» della Fiat la Lancia non ha sempre trovato uno spazio sufficiente per imporsi validamente nei confronti della concorrenza. Ora la crisi energetica e le difficoltà della casa di Corso Marconi hanno peggiorato la situazione. Anche all'interno della fabbrica di Borgo San Paolo il clima (nei piani più alti del grattacielo Lancia) si è andato deteriorando. Ci si accusa reciprocamente di scarso impegno, di insufficiente partecipazione. Un clima ulteriormente peggiorato dalla «bocciatura d'ufficio» del nuovo modello di piccola cilindrata (intorno al litro) decisa in Corso Marconi per evitare pericolose sovrapposizioni. L'abbandono della presidenza da parte di Umberto Agnelli (che l'aveva assunta nel settembre del '73) testimonia di questo stato di disagio e, forse, di una scarsa convinzione nel futuro (italiano) della fabbrica.

m. c.

# ALFASUD L

ALFASUD L  
1.920.000+IVA  
(totale L. 2.050.400)

# ALFASUD

ALFASUD  
Standard 1.785.000+IVA  
(totale 1.998.200)

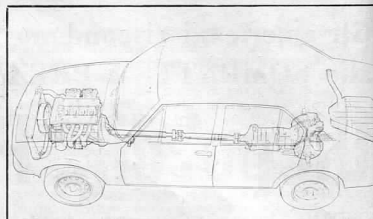
# ALFETTA 1,6

ALFETTA 1.6  
3.100.000+IVA  
(totale 3.472.000)



## Le differenze estetiche fra le ALFASUD...

CARATTERISTICHE DIFFERENZIALI	BERLINA 4 PORTE		BERLINA 2 PORTE
	NORMALE	L	TI
Tappeti pavimento	gomma nera	tappeto in moquette agulgiata grigia o rossa	tappeto in moquette grigia - mazzata o rossa
Sedili schienale anteriore regolabile rivestimento sedili appoggiatesta anteriori	si texalfa-velvuto no	si texalfa-velvuto si	si misto, texalfa e panno operato si
Pannelli porte con appoggiatesta incorporato	si	si, con tregli lucidi di finizione	
Volante con corona morbida in p.v.c.	si	con impugnatura maggiorata	in poliuretano espanso
Plancia	invariata rispetto alla precedente versione	con imbottitura della fascia centrale, cassetto, portacenere maggiorato e consolle centrale con vano radio	con fascia centrale e vano radio
Strumentazione	a due strumenti circolari combinati	contagiri opzionale	contagiri di serie e strumentazione ausiliaria centrale
Comandi centralizzati	si, in due leve sotto il volante; antifurto; avviamento sul piantone	si, con lavaparabrezza elettrico ed avvisatore acustico centrale; antifurto; avviamento sul piantone	
Ripiano sotto lunotto	si	rivestito con tappeto agulgiato	si
Comandi riscaldatore	invariati	di nuovo disegno con illuminazione notturna	a leva con mostrina orizzontale al centro plancia
Luci principali	quadrangolari		quattro gemellati allo iodio anteriore e posteriore
Spoiler	no		
Altri accessori: lunotto termico	si		si
accendisigari	no		si
pneumat. 165/70 SR 13	si		si
ruote in lega leggera	no		si
rostri gommati	no		si



Nella disposizione degli organi meccanici l'Alfetta 1600 è identica alla 1800. Così pure gli interni



## ... e quelle tecniche

## ... e dopo arriverà la Familiare del Sud

CARATTERISTICHE DIFFERENZIALI	BERLINA 4 PORTE		BERLINA 2 PORTE
	NORMALE	L	TI
Potenza massima/giri CV-SAE CV-DIN	73/6000 63/6000		79/6000 68/6000
Rapporto di compressione	8,8:1		9:1
Coppia motrice/giri Kgm-SAE Kgm-DIN	10,3/3200 9/3200		10,6/3600 9,2/3200
Rapporto peso-potenza Kg/CV-SAE	11,78		10,25
Potenza specifica CV-SAE/l	61,5		66,6
Velocità massima Km/h	oltre 150 *		160
Peso in ordine di marcia Kg	860		810
Lunghezza massima mm	3890		3926
Accelerazione da 0 a 1 Km sec da 0 a 100 Km/h sec	36,5 13,6		35,5 12,9
Ripresa da 40 a 100 Km/h sec	39,8		38
Consumi a velocità costante			
— a 80 Km/h lt/100 Km	5,8 pari a Km 17,2 con 1 lt		6,1 pari a Km 16,4 con 1 lt
— a 100 Km/h lt/100 Km	7,2 pari a Km 13,9 con 1 lt		7,6 pari a Km 13,1 con 1 lt
— a 120 Km/h lt/100 Km	9,0 pari a Km 11,1 con 1 lt		9,3 pari a Km 10,7 con 1 lt

**POMIGLIANO D'ARCO** - Con il benepilato di S. Gennaro, anche l'Alfasud si aggiorna, e offre alla sua clientela una articolazione più ampia del suo modello di base. La «piccola» napoletana, uno dei successi automobilistici degli ultimi anni, viene ora offerta in due nuove versioni, più una terza, una Alfasud familiare che vedrà la luce a metà anno. Le due novità che il cliente potrà trovare dalla fine di gennaio sul mercato sono: una nuova versione quattro porte normale, strutturalmente identica all'attuale ma più economica. Le prestazioni saranno eguali, mentre il prezzo (con

l'eliminazione di qualche fregio e di qualche tessuto pregiato) sarà all'incirca un 10% inferiore alla precedente versione. Della nuova versione a quattro porte normale verrà commercializzata anche una versione «L» (lusso), che avrà parecchie migliorie estetiche rispetto alla normale, con accessori di lusso e con rifiniture «VIP». Fra i «di più» di cui è dotata la «L» ricordiamo i poggiatesta anteriori, il volante con una impugnatura maggiorata, la plancia con imbottitura della fascia centrale, un cassetto, un portacenere maggiorato, e una consolle centrale con vano radio.



Ridotte al minimo  
le novità-quadrifoglio

# Le briciole di nuove ALFA

**MILANO** - Con uno stoccaggio di vetture invendute di oltre ventottomila unità, l'Alfa Romeo apre il nuovo anno immettendo sul mercato le novità che vedete. L'**ALFETTA** è ora disponibile anche con un nuovo motore di 1600 cc, la gamma **GIULIA** non si tocca, assicurano (ma per quanto?), l'**ALFASUD** viene prevista in due nuove versioni, una più economica dell'attuale quattro porte e una più lussuosa, mentre più avanti vedremo una **STATION-WAGON** a tre porte, poi uno **SPIDER** e poi un **COUPE'**.

Sono questi i programmi a breve scadenza della Casa del « biscione », ma vista la situazione mondiale e la recessione su tutti i mercati automobilistici essi sono ovviamente cambiati dagli originali fatti un paio d'anni fa. Questi piani prevedevano un aumento della cilindrata dell'Alfetta 1800 che doveva essere portata a 2000 e diventare la

vetture «VIP» della Casa come adesso lo è la 2000 che era destinata a sparire.

Doveva sparire tutta la gamma Giulia, e l'Alfetta doveva essere messa in vendita oltre che con il 2000 cc anche con un motore di 1600 cc (come è stato fatto) e con il 1300. La crisi e le mutate esigenze di mercato hanno fatto modificare i programmi. Rimane la **2000 berlina**, e la **1800 Alfetta** che viene affiancata da una versione 1600 mentre lo **spider Alfetta** che doveva sostituire gli attuali spider è rimasto sui tavoli da disegno.

Anche l'Alfasud ha preso una « stretta »; rinviata la presentazione del coupé e dello spider, la crisi ha fatto nascere la versione normale, per poter in qualche modo ridurre il prezzo, visto oltretutto che si parla insistentemente di aumenti per non « affogare nei debiti » (con il taglio di vendite che si dice sfiorino in Italia il 60%).

## Dopo 100 mila la mini-ALFETTA

**MILANO** - Buon anno Alfa Romeo ai suoi clienti con tre (mezz) novità. Una Alfetta 1600 e due nuove Alfasud, una in versione normale e una «L». E' con una notevole dose di coraggio che la Casa del biscione immette sul mercato queste tre nuove vetture, un atto di fiducia nell'automobile come bene insostituibile.

Vediamo da vicino la nuova **ALFA ROMEO ALFETTA 1600**. Dopo 100.000 Alfetta 1800 che oggi circolano con piena soddisfazione di tutti gli utenti, l'Alfa Romeo presenta la 1600, che con un valore di cilindrata leggermente più contenuto consente un buon risparmio in denaro all'atto dell'acquisto e nell'uso quotidiano. La linea della «piccola Alfetta» rimane invariata, cambiano solamente i proiettori che sono stati semplificati, mentre l'interno con panno e legno è quello lussuoso della 1800 ben conosciuto.

Strumentazione, sedili, fregi ecc, sono quelli dell'Alfetta 1800, quindi di veramente nuovo c'è solo il motore, che è derivato direttamente dal motore della 1800. Di questo motore la 1,6 riprende gli elementi di progetto fondamentali: basamento, albero a gomiti, teste cilindri, posizionamento valvole, alberi a cammes e camere di scoppio. Diminuisce l'alesaggio che passa da 80 a 78 e la corsa, da 88,5 a 82 millimetri. La cilindrata esatta di questo motore è di 1570 cc, la sua potenza è di 125 CV a 5600 giri che gli permette una velocità massima di 175 kmh, il km da fermo viene percorso in 33".

Il regime molto basso del motore (5600 giri) permette un reale risparmio di carburante, aiutato in ciò anche dal Cx molto buo-

no (0,42) della scocca Alfetta. Infatti la 1600 percorre con un litro di benzina a 100 kmh 12,3 km, mentre a 120 kmh percorre 10,3 km, poco più in pratica di quanto consumi una utilitaria di 1000 cc.

Tutta l'altra parte meccanica della 1600 è uguale alla 1800, frizione e cambio sono nella parte posteriore della vettura e con il motore posto davanti si ha una perfetta equilibratura dell'insieme. I freni sono quattro a disco a doppio circuito servo-assistiti, con modulatore sulle ruote posteriori. La scocca è a struttura differenziata e integrale, costruita per resistere agli urti e all'usura anche dell'impiego sportivo. Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote, mentre quelle posteriori usufruiscono di un assale del tipo De Dion triangolare a struttura tubolare.

Il peso della vettura è di 1040 kg, e la capacità del bagagliaio è di 600 litri. I cerchi sono 5 1/2 J 14, mentre i pneumatici sono della misura 165 SR 14.

Il cambio è a 5 marce + RM in blocco con il differenziale, la quinta marcia è una vera marcia con reali capacità di accelerazione, ed è anche un elemento di risparmio, infatti con l'innesto della quinta il regime del motore si abbassa di circa 1000 giri con un risparmio di carburante di circa il 20% a 120 kmh. L'alimentazione è assicurata da due carburatori orizzontali doppio corpo a farfalle sincronizzate, la pompa di alimentazione è meccanica, mentre il serbatoio del carburante è sistemato in posizione posteriore e la sua capacità è di 49 litri.



L'Alfetta 1600 ha un motore di 1570 con 125 CV SAE a 5600 giri. Sotto, la versione «Lusso» dell'Alfasud quattroporte. Organi meccanici invariati



Accessisigari, ruote in lega leggera e rostri gommati completano la dotazione della più lussuosa delle Alfasud.

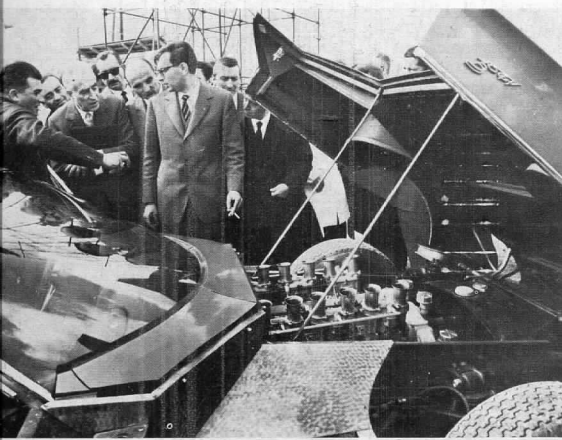
La due porte «ti» continua ad essere prodotta normalmente ed è caratterizzata da un aspetto e temperamento più decisamente sportivo.

La terza novità è ancora da venire, la vedremo a metà anno, e sarà una versione giardinetta dell'Alfasud come ha recentemente anche ammesso l'ex-presidente dell'Alfa dott. Luraghi in una recente intervista, la macchina era già pronta quando lui fu costretto ad andarsene ed ora vedrà la luce. Più avanti nel tem-

po si vedrà anche l'Alfasud coupé e lo spider molto probabilmente sul finire del '75.

I prezzi anche per queste versioni non sono stati ancora comunicati ufficialmente, ma essi si inseriscono fra i prezzi dell'attuale gamma, un po' meno dell'attuale quattro porte la normale, un poco di più la versione «L».

La meccanica per tutte le nuove Alfasud rimane invariata, cioè motore quattro cilindri boxer di 1186 cmc, trazione anteriore, velocità 150 kmh (160 per la «ti»), consumi limitati (a 100 kmh con un litro si percorrono 14 km).



Una foto «storica», risalente a 11 anni fa. Si vede un giovanissimo ing. Giampaolo Dallara con Ferruccio Lamborghini alla presentazione della 350 GTV. Dallara iniziò la sua brillante carriera proprio alla Lamborghini

**S. AGATA BOLOGNESE** - Terremoto alla Lamborghini: se ne sono andati il direttore generale ing. Stanzani e il capo officina Malossi. Il nuovo socio della Lamborghini Automobili, quel Leimer che ha recentemente acquistato da Lamborghini l'ultima parte di azioni in sua mano entrando in società con Rossetti, non è stato d'accordo con la gestione Stanzani e se ne è bruscamente liberato il 2 gennaio. Quel giorno, quando il DG si è presentato a S. Agata, c'era una lettera per lui dove gli veniva notificata la decisione.

### Un Consiglio di... direzione

Ora la Lamborghini, già in crisi per il pauroso calo delle vendite si trova senza un direttore generale, la cui carica è stata assunta da un consiglio d'amministrazione che è formato dai due attuali proprietari della casa automobilistica, **ROSSETTI** e **LEIMER**, dal dott. **CHIARI** e dall'ing. **GIAMPAOLO DALLARA** che è anche il supervisore tecnico (in pratica prende il posto dell'ing. Stanzani); il dott. **PALTRINIERI** segue la direzione amministrativa, mentre per la parte commerciale rimane **SGARZI**. L'ing. Stanzani, dopo il brusco divorzio dalla ditta per la quale lavorava da nove anni, pare sia andato ad offrirsi a Maranello, ma rimane ancora la possibilità che l'ex D.G. assieme a Malossi ritorni con... Lamborghini. Ferruccio che non ha più niente a che fare con la Lamborghini Automobili, se non per una carica onorifica e poche azioni. Perciò sarebbe stato «sondato» per la messa in produzione di una serie di motori diesel per l'agricoltura, la pesca ecc..., appunto realizzata dai due tecnici che hanno lasciato S. Agata.

Ritorna dunque alla Lamborghini, dopo averci lavorato per cinque anni ed esserci stato lon-

tano per altrettanto tempo, l'ing. Dallara. Egli non lavora però a tempo pieno nell'azienda di S. Agata, dovendo badare alla sua «factory» sportiva di Varano, ma sarà due giorni alla settimana a progettare nuovi «tori».

Con la direzione e la supervisione tecnica l'ing. Dallara farà realizzare i programmi poi a due ingegneri che già sono alla Lamborghini (e che da tempo si lamentavano di non poter dare molto accusando Stanzani di essere un accentratore: si tratta

l'ing. Dallara abbia scartato questa possibilità, giudicando troppo pesante la vettura, e preferendo ripiegare sulla BRAVO. Anche questa non sembra però all'altezza di fare delle competizioni ad un certo livello, e si è deciso perciò di fare un prototipo completamente nuovo, partendo da un motore già collaudato come il 3000/8 della nuova Urraco (a proposito: sembra che la Urraco 2000 non venga più prodotta). L'idea principale dell'ing. Dallara sarebbe di co-

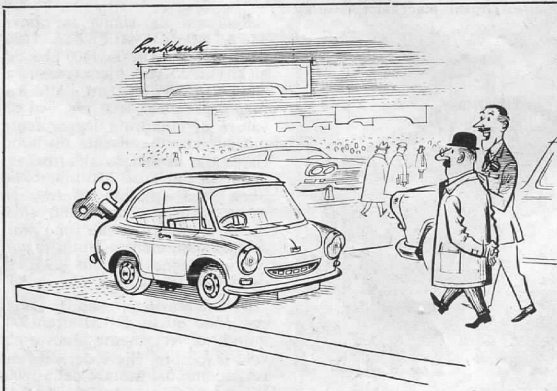
dabilità sullo stile Porsche-competizioni, una macchina cioè che possa battersi con molte probabilità di vittoria.

Questi i programmi dei nuovi nomi che si sono avvicendati al vertice della casa bolognese, ma altri importanti mutamenti potrebbero avvenire entro breve termine. Sembra infatti che l'ultimo arrivato alla Lamborghini, Leimer, non si trovi a suo agio nell'azienda nonostante il grande impegno che dà a questa sua nuova attività. Non credeva che la situazione fosse quella che è in realtà, drammatica (e non solo per la Lamborghini), e sembra che stia tentando in tutti i modi di trovare un eventuale compratore. Su questa mossa sarebbe d'accordo anche l'altro socio maggioritario Rossetti.

### Non arabo ma petrolio è

Da escludere qualche arabo di turno, anche se pare che ad un certo momento siano stati interessati sceicchi petroliferi. Ma essi vogliono innanzi tutto investimenti produttivi e poi preferiscono grosse vetture grandi comode e spaziose, mentre mal digeriscono velocissime ma piccole vetture. Sono rimasti in due i possibili compratori della azienda: la General Motors non da ora interessata ad avere un «pied-a-terre» in Europa tipo la Ford, ma con l'aria di crisi che aleggia sia in Europa che in America la trattativa è caduta. Se ne è aperta un'altra, quella con il petroliere Attilio Monti che sarebbe interessato all'acquisto. Monti da sempre acerrimo nemico di Lamborghini (al punto che vietava di far citare le sue macchine sul «Carlino») potrebbe così prendersi una rivincita, acquistando quell'azienda che porta il nome del «nemico» anche se non è più sua da diverso tempo.

**Giancarlo Cevenini**



È questa è un tiro mancino per gli arabi!

degli ingegneri Baraldini e Parenti).

Con l'arrivo dell'ing. Dallara cambieranno diverse cose a S. Agata. Innanzi tutto, conoscendo la passione di Dallara, è facile prevedere un lancio nelle corse per potersi dare una fisiologia sportiva in chiave di rilancio commerciale. Da tempo alla Lamborghini era pronta una Urraco alleggerita e con abbondanti spoiler per tentare la via di un eventuale gr. 4, ma sembra che, dopo un rapido esame,

struire una vettura tipo la Ferrari GTO di un tempo o, per tornare a vetture più vicino a noi, ad una Stratos, da vendere ad una clientela sportiva che non cerchi comodità e aria condizionata ma prestazioni.

Questa nuova macchina la si dovrebbe vedere alla fine di quest'anno e potrebbe già iniziare a correre nel '76, visto che l'impegno dell'ing. Dallara alla (nuova) Lamborghini è triennale. L'obiettivo sarebbe quello di fare una macchina di grande affi-



A volte è molto... efficace la presentazione di alcuni accessori: tuta FPT, casco Griffin. A destra, panoramica dell'affollato Motorshow di Londra

## Ma cos'è questa CRISI? Gli espositori e gli organizzatori del SPEED SHOW londinese cominciano a pensare l'opposto con tanti visitatori e tanti affari



**A** controbilanciare l'ottimismo, c'erano parecchi timori. L'argomento principale riguardava la difficoltà nell'ottenere patrocinii per la stagione 1975. A quanto pare anche la possente British Leyland cerca ancora un patrocinio per il suo Team Triumph Dolomite e, su un piano un poco inferiore, la Mazda per ora ha unicamente l'appoggio marginale della Castrol per le sue vetture gruppo 1 e sta cercando soltanto una somma modesta per tenere in vita una squadra che ha fatto un buon lavoro per il patrocinatore 1974.

C'era dunque poco con cui consolarsi, quando è arrivata la notizia, il giorno dell'inaugurazione (subito dopo quella della chiusura dell'Aston Martin) riguardante la Burmah Oil, la seconda società petrolifera inglese in ordine d'importanza. Il governo interverrà per aiutarla, con un contributo finanziario, ma i portavoce della Castrol, che fa parte della Burmah, non sono stati in grado di dire che cosa potranno essere gli effetti sull'attività sportiva.

### Al posto d'onore la McLaren di FITTI

Quest'anno allo show ci sono meno stands commerciali che nell'edizione precedente, quel tanto che basta per dare un'atmosfera inadeguata.

Il posto d'onore è naturalmente riservato alla **McLAREN M 23** di Fittipaldi, attorno alla quale sono raggruppate altre vetture dei campionati: una **STRATOS** (effettivamente quella del Giro

d'Italia), la **LOLA F. 5000** di Evans, un'**ALPINE DUE LITRI**, Renault, la **PLYMOUTH NASCAR** di Petty, la **UOP Shadow DN4 Can-Am** di Oliver e così via fino ai karts.

Poche sorprese, da parte degli espositori più importanti. La costruzione di vetture da corsa in Inghilterra è soprattutto un'im-

no piloterà la vettura ufficiale in questa formula. Staremo a vedere. Ha però allo show una **B29** in versione **Formula Atlantic** (con differenze minime può servire anche per la **F. 2**). La vettura ha una monoscocca convenzionale e la nuova sospensione anteriore deriva dalla **F. 5000** del 1974. In confronto con i pre-

Chevron non è ricorso a misure estreme, come ha fatto Herd, in cerca di efficienza aerodinamica.

Neanche la **LOLA** espone la sua **F. 5000**. La prima di queste **T 400** è stata mandata in Australia e la Casa si è impegnata a rispettare le date di consegna per parecchie altre (non c'è nulla che aiuti le vendite come i successi in corsa e la richiesta è tale, soprattutto dall'America, che se si ordinasse una **T 400** adesso non si potrebbe aspettarsi di averla in tempo per le corse degli inizi di stagione). Non sono esposte neanche la nuova **sport** e la **T 350** di **F. 3**, per cui in rappresentanza dei pratici progetti della Lola ci sono una **T 324 (Super V)** e una **T 342 (Formula Ford)** e una **T 360 (Formula Atlantic)** e una **T 410 (Formula Super Renault)**. La **T 342** ha il telaio tubolare, le altre ciò che la Lola definisce «monoscocca a tre quarti».

### Le monoposto Royale e Crossle

**ROYALE** e **CROSSLE** sono forse Case minori, ma entro i limiti che si sono imposte hanno pur sempre successo e si accontentano di trovare un mercato nelle categorie minori. La Royale espone la **RP 19** per la **SUPER V**, la **RP 21** per la **Formula Ford** e la **RP 22** per la **Formula Ford 2000**. La Casa irlandese **CROSSLE** espone una **Formula Ford (30F)** e una **Formula Ford 2000 (31F)**, e ha l'intenzione di consolidare la posizione conquistata in **Formula Ford** nel 1974.



La riproduzione della BMW 328 dello svizzero Sbarro è stata molto ammirata

presa commerciale, per cui Case come la March sono in grado di mostrare le loro nuove vetture ai possibili clienti prima che finisca la vecchia stagione. Appunto la March espone la notevole gamma che Autosprint ha già descritto.

La **CHEVRON** non ha espeso la **F. 5000** alla quale aveva accennato, anche se poi Purrely si è lasciato scappare che quest'an-

cedenti modelli la carrozzeria è più bassa, l'abitacolo più alto, per una migliore penetrazione. E' progettata per ospitare un motore BMW della Casa o un BMW Schnitzer. C'è anche una due litri **SPORT B 31** che somiglia molto a quella che l'ha preceduta e può essere paragonata favorevolmente con la March corrispondente, nello stand subito dietro. Derek Bennett della





Estremamente convincente la «copia» che la Lynx ha presentato della gloriosa Jaguar tipo D. Molte parti (sospensioni, motore) sono della E

LONDRA - Quest'anno lo Speedshow, il Racing Car Show 1975, si è aperto il 1.º gennaio in un'atmosfera sorprendentemente ottimistica, con un 60% di presenze in più che nell'edizione precedente anche se il prezzo del biglietto d'ingresso è raddoppiato. Tutti i principali costruttori di vetture per la clientela presenti hanno ammesso di essere stupiti per il numero di ordini, che nel caso di Chevron, Lola e March sono decisamente superiori a quelli di un anno fa. Derek Ongaro, della Lola, ha perfino detto: «Gli affari vanno in modo fantastico... la nostra produzione è prenotata fino ad aprile». Angeleri della March, dopo avere parlato dell'apprensione che molta gente deve provare, nel mondo delle corse, ha però accennato a una lista di ordinazioni che dovrebbe tenere la Casa occupata per un po': naturalmente alcune March 1975 sono già state consegnate e una 75B ha corso a Brands Hatch il 26 dicembre.

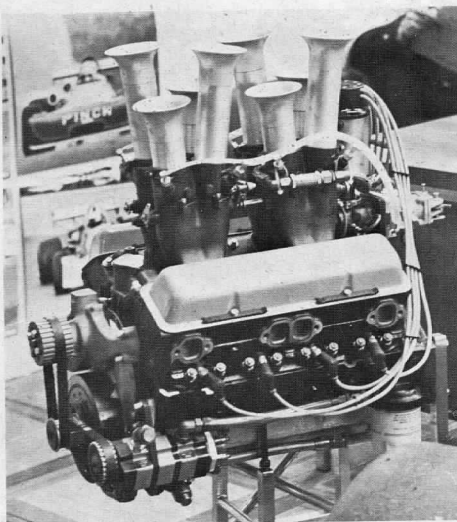
# Una produzione che va a ruba!



Un giubbotto da rally presentato da Les Leston



Sopra, la Vauxhall Firenzina Twin Cam. Si può avere nel colore desiderato, purché sia... nero. Sotto, versione definitiva del dune buggy Skoda



Grossa novità il motore Chevrolet-Nicholson-McLaren per la F. 5000. E' accreditato di 500 CV. Alimentazione ad iniezione

quattrini la Token potrebbe essere aggiornata e quindi competitiva). La 03 segue i concetti dei suoi progetti precedenti, con una monoscocca relativamente stretta, sospensioni, freni posteriori entrobordo e così via derivati dalla Token.

La più grande novità in F. 5000 è il motore nello stand Nicholson-McLaren, un gruppo propulsore Lucas Mackay a iniezione derivato da un Chevrolet; si parla fiduciosamente di 500 HP a 8000 giri/min. Questo genere di potenza renderà la vita difficile ai concorrenti che hanno intenzione di gareggiare in F. 5000 con più piccoli motori Ford V6. Tyler Alexander dice appunto che si sono regolarmente rilevati 505 HP al dinamometro della McLaren.

## Nuovo concetto con sapore di muffa

Fra i costruttori più importanti la British Leyland lancia la **LEYLAND ST**, definita «un nuovo concetto per servire il settore del mercato dei giovani orientato verso prestazioni sportive» (come concetto non è molto nuovo). La Leyland ST verrà curata nel settore messa a punto della Leyland, ove si sta valutando il potenziale competitivo di tutta la gamma delle vetture BLMC; per ora si può vedere soltanto un coupé Marina TC, versione di 1800 cc di questa vettura, equipaggiata con motore

David Hodges

E' stata una sorpresa vedere uno stand GRD. Ma come il suo ritiro non era stato annunciato qualche settimana fa? Be', sì, è vero, ma si tratta di un modesto ritorno: nello stand ci sono una 375 di F. 3, una S75 sport monoscocca e un kit per modificare una 373 o una 374, dandole le caratteristiche della 375. E' forse questo il principale motivo della sopravvivenza di questo

«resto» di una Casa un tempo ambizioso, anche se la GRD è dispostissima a dare i prezzi delle nuove vetture.

Fra i «nuovi» delle vetture da corsa chi ha forse le migliori prospettive è la **STARFIRE**. La sua prima vettura è una Formula Ford 2000 pratica, progettata da Patrick Head, ex della Lola, e ben presto seguirà una F. 3. Le prove sono state svolte anch'

esse da Richard Scott. Il progetto non ha niente che non sia convenzionale, però la lavorazione è ottima e molto curata.

Il nome **DELTA**, che spicca sul muso di una RJ03, non è familiare. «RJ» vuole dire Ray Jessop e la 03 è il progetto «indipendente» di F. 3 al quale ha lavorato da quando la Token F. 1 fu messa in naftalina (secondo Jessop, con una iniezione di



Leggete il

# GUERIN SPORTIVO



Il grande settimanale sportivo

Nel nuovo moderno formato, stampato in roto-offset su 68 pagine in bianco e nero e a colori. Le polemiche, i retroscena, gli scandali, la politica di tutto il calcio italiano raccontati dalle firme più prestigiose.

GIANNI BRERA commenta il campionato di calcio.

ALDO GIORDANI cura 12 pagine di basket

E inoltre boxè, ciclismo, atletica, tennis, auto, ippica, rugby, nautica.

Una formula nuova per un settimanale «nuovo» in tutte le edicole ogni mercoledì

L'UNICA RIVISTA SETTIMANALE INTERAMENTE DEDICATA AL CALCIO, AL BASKET E AGLI ALTRI SPORT MAGGIORI

GUERIN SPORTIVO

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

di 112 HP e dispositivi aerodinamici.

La VAUXHALL espone la FIRENZA TWIN CAM CTC (è stato Hunt a presentarla); monta un motore twin cam a 16 valvole, che eroga 230 salubri HP. E' stata inoltre annunciata una nuova Firenze V8 da corsa, ma è improbabile che la si veda prima del mese di marzo.

## Le vincenti di FORD e RENAULT

La FORD è un poco in sordina, con la ESCORT vincitrice del Rally del RAC (in fatto di successo rappresenta più di quanto hanno potuto tirar fuori i suoi due rivali inglesi per decorare i loro stands!) e una «super turismo» con motore DFV. Anche la RENAULT espone una vettura vincente, la 17 che si è aggiudicata il Rally Press-On-Regardless.

In altri stands ci sono parec-



La Morris Marina coupé TC di 1800, in versione «special tuning» della British-Leyland. A destra, accessori Ford RS reclamizzati da belle ragazze, secondo il sistema britannico

## F.2 e F.A le «basi» CHEVRON

LONDRA - La Chevron ha annunciato le sue vetture 1975 all'inaugurazione del Racing Car Shows di Londra e di Parigi.

Nella prossima stagione la Casa si concentrerà soprattutto sulla Formula 2 e sulle due litri sport, per quanto riguarda le corse continentali, e sulla Formula Atlantic sia in Inghilterra che in America e in Canada. E' ancora in dubbio se continuare a produrre le F. 5000, benché in questa formula la Casa abbia vinto nel 1974 la Coppa Tasmania che il campionato marche europeo.

Un'altra Chevron nuova sarà la B34, nuovissima F. 3 e Super V. Sarà pronta in aprile e dopo le prove potrebbe debuttare nella gara di F. 3 a Monaco.

C'è un nutrito programma di prove e le prime, svolte a Oulton Park, sono state incoraggianti per la nuova F. 2 che è più corta, più stretta, più bassa e più leggera di quelle precedenti e monta un alettone posteriore montato al centro. Per continuare le prove invernali, sono stati prenotati due circuiti in America per quasi tutto gennaio e Bennett vi assisterà.



chie vetture che si devono considerare ormai uscite dalle competizioni: la Gitanes ha portato una Matra dalla Francia, ironico a dirsi esposta in uno stand di fronte a quello Duckham ove c'è una LOTUS 76. Insomma, una delle vetture dal maggior successo nel 1974 di fronte a quella che ha avuto senz'altro meno successo.

Fra le macchine semisportive minori, di Case come la Davrian, la Dutton e la Spartan, la Skoda rappresenta una certa sorpresa con il buggy di serie che appare per la prima volta. E' un esemplare tutt'altro che sgradevole di quella «razza», derivato da un telaio standard però accorciato, con un motore di 1100 cc che secondo la Skoda eroga fino a 100 HP.

## Anche TYRRELL nell'abbigliamento

Nel campo delle riproduzioni, la Sbarro per ora è quella che ha suscitato il maggior rispetto con la sua copia della BMW 328, esposta allo show.

All'altro capo della sala c'è la nuova venuta che probabilmente la sfiderà: si tratta della ripro-

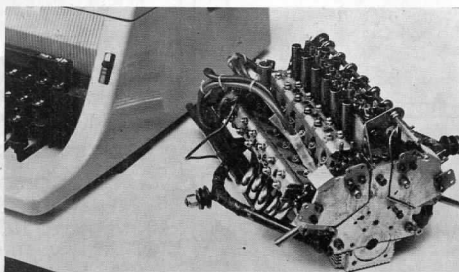
duzione della Lynx della classica Jaguar tipo D; esteriormente è difficile anche per il più edotto «studioso» di Jaguar distinguere dall'originale. Incorpora molte parti correnti della Jaguar, come per esempio la sospensione della tipo E, motore di quattro litri, sempre tipo E, e così via.

Ci sono poi naturalmente molti stands di accessori, che offrono tante cose, da quelle di utilità meccanica (cambi, motori ecc) a quelle soprattutto decorative. In quest'ultima categoria c'è perfino uno stand TYRRELL che vende una nuova gamma di abbigliamento Elf Tyrrell... be', tutto sommato, anche Ken deve trovare quattrini ove può, per mantenere in buona salute i suoi motori Cosworth DFV...

Gli organizzatori di corse erano fra le persone più stupite, allo show: prenotazioni molto anticipate per gare come la Corsa dei Campioni, l'International Trophy a Silverstone e il Grande Premio d'Inghilterra sono più numerose di quanto non lo siano state per molte stagioni tanto presto nell'anno. Il 1975 rischia forse di non essere una stagione tetra?

Un V-12 costruito a mano in 5 anni da un ex operaio (carroziere) della FERRARI

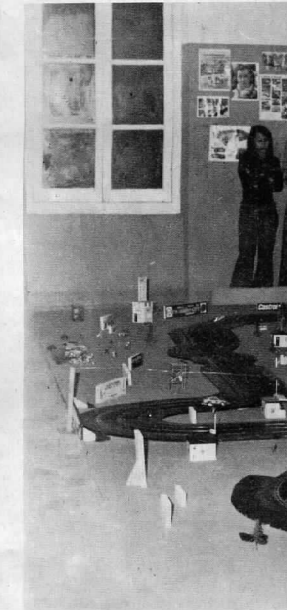
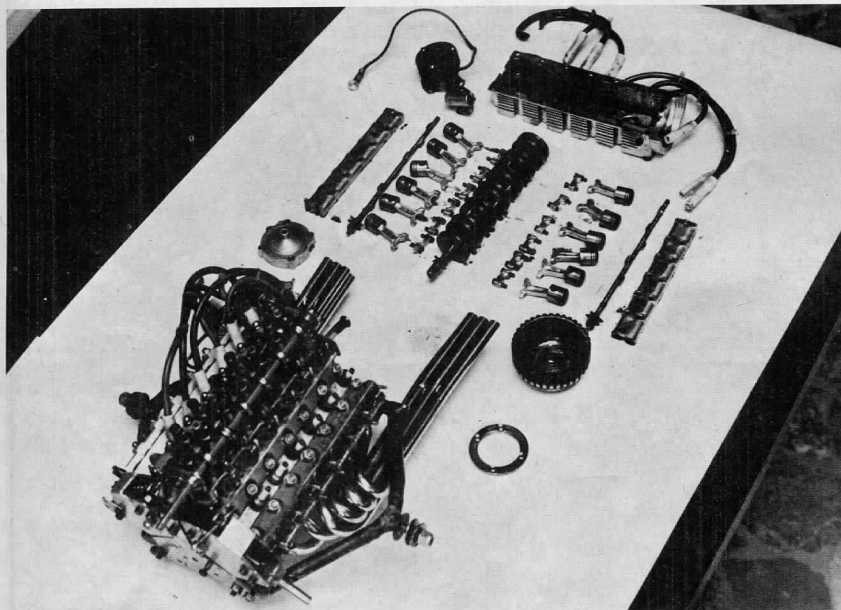
# Il motore più piccolo del mondo



## L'identi-kit del (mini) V-12

**MOTORE** 12 cilindri a V di 60°, alesaggio 13 mm, corsa 14 mm, cilindrata unitaria 1,85 cc, cilindrata totale 22,2 cc. Compressione 8:1. Distribuzione a doppio albero a cammes in testa per ogni fila di cilindri, comando delle valvole tramite bicchierini. Valvole d'aspirazione diametro 8 mm, di scarico diametro 7 mm, sedi in acciaio riportate. Cammie in bronzo, pistoni in acciaio. Lubrificazione a sbattimento, contenuto del sottocoppa grammi 50 di olio.

Qui sopra, il 12 cilindri a V del signor Dante Chiussi di Reggio Emilia, un bialbero in miniatura completo e «quasi» funzionante. Consideratene le dimensioni a paragone di una macchina per scrivere. Sotto, il motorino parzialmente smontato. Si notano assi a cammes, albero e pistoni. La cilindrata totale è di 22,2 centimetri cubi (ATTUALFOTO)



«Ma funziona?» «Sì, una volta ha funzionato, è stato in moto qualche secondo, con un rumore come di mitragliatrice, poi si è fermato. Ma mi è bastato». Che quel breve fremito di vita sia stato sufficiente a Dante Chiussi, ex meccanico... carrozziere della Ferrari, per giustificare l'uso di tutti i momenti liberi degli ultimi cinque anni, lo comprendiamo bene quando esaminiamo un po' da vicino l'incredibile 12 cilindri a V che ora il costruttore ci mostra, pazientemente smontato nelle sue componenti essenziali. Il tutto, però, ridotto ai minimi termini.

Tecnologicamente, il mini-V12 del signor Chiussi di Reggio Emilia è alla portata di qualsiasi costruttore di micromotori per modellismo. Si sono visti anche parecchi pluricilindrici (trao più di 4 cilindri, comunque), con cilindrata unitarie inferiori, ovviamente con soluzioni in funzione della riduzione di scala delle componenti.

Quello che sorprende in questo «pezzo unico» però non è tanto l'architettura scelta — il V 12 è un motore classico ed affascinante anche

in scala reale —, quanto il fatto che esso è stato costruito praticamente tutto a mano, e che si sforza di riprodurre il più fedelmente possibile il motore vero.

Per esempio, è un 4 tempi. Non ve n'era alcun bisogno, poiché un micromotore trova garanzie di funzionamento nella semplicità costruttiva del ciclo a due tempi o diesel. Poi, è un bialbero, laddove si sarebbero evitati molti problemi costruendo un aste e bilanceri. E via di questo passo, compresa la costruzione ex-novo di un mini-spinterogeno con tanto di puntine e distributore per mandare la corrente alle dodici candele, l'unica cosa, assieme alla catena della distribuzione, che il paziente costruttore ha «dovuto» trovare già fatta.

Anche le moderne macchine utensili sono state sfruttate il minimo indispensabile: per fare i pistoni, ricavati da un tondino, torniti e scavati a fresa; e per l'albero motore, tornito dal pieno con infinita pazienza nei suoi sette supporti di banco e nei sei supporti di biella. Le minuscole valvole, con stelo da 3 mm., si affacciano in

camere emisferiche e lavorano su sedi in acciaio riportate.

Basamento, testate, coperchi cammes, bielle, supporti di banco sono stati pazientemente ricavati scavando blocchetti lasciando barre di alluminio. Persino la pompa della benzina è stata lavorata a mano, ed a mano sono stati filettati i tiranti e la minuscola bulloneria.

Il «carburatore» consiste in una cassetta con dodici fori, ed i relativi cornetti di aspirazione, con una vaschetta-carburante unica e dodici pistoncini di dosaggio. Gli scarichi, singoli, sono di ottone piegato a caldo.

«Ora che il motore è completo — dice il signor Chiussi — non mi resta che perfezionarlo. Dovrò probabilmente rifare l'albero motore, poiché i bottoni di biella non sono spaziatamente rifare l'albero motore, poiché i bottoni di biella non sono spaziatamente perfettamente, poi cercherò di eliminare un po' di attriti e perfezionare la tenuta dei pistoni nei cilindri. Mi ci vorrà molto tempo, ma io ho pazienza: voglio arrivare a sentirlo sibilar come un "12" vero!».

Non è proprio arrivato lo «spirito burlesco» autore di un quanto mai fantomatico record di 250 ore, come avevano profetizzato la scorsa settimana, ma da Ancona ci è pervenuta comunque la notizia «bomba» che lascia stupiti proprio per la giovane età di chi ha compiuto l'impresa. E della serietà della cosa non vi si può essere dubbio visto che gli autori del tentativo vanno dai 13 ai 15 anni, come dire l'innocenza fatta persona.

Dunque, Mirco MESSI (anni 15), Umberto ABRUZZESE (15), Gianni GARBIULO (14), Franco RAMINI (14), Pierfrancesco BAIOCCHI (14) e Mirco ESPOSTO (13), hanno polverizzato qualsiasi precedente («tentativo» in fatto di durata, arrivando a resistere sulla pista per ben 120 ore consecutive (cinque giorni filati, ci pensate!) il che li ha portati a migliorare addirittura del 50 per cento il primato ufficioso dei ragazzi bolognesi che era, è bene il caso di dirlo, appena di... 80 ore!

«V'è di che restare a bocca aperta e anche se si tratta, insistiamo ancora, di un semplice primato ufficioso, non possiamo fare a meno di pubblicizzare l'impresa proprio per la capacità organizzativa, lo spirito di sacrificio, la «tenuta» fisica e la semplicità di esecuzione che caratterizzano la prova dei «ragazzini» anconetani. E la stessa semplicità la si può trovare anche nelle parole con le quali ci hanno comunicato il «fattaccio».

Per tutti parla il «portavoce» Mirco Messi (Via Marconi 149 - Ancona) che così si esprime: «Caro AUTOSPRINT, ti scrivo per comunicarti che il record di durata delle 80 ore ottenuto dai ragazzi bolognesi, è stato ampiamente superato. Infatti, cinque miei amici ed io abbiamo

mag.



# L'hanno realizzato un gruppo di ragazzi di ANCONA a fine anno Un RECORD di 120 ore

Genova. Un altro modo di correre « slot ». Ecco, sotto, una fase del 1. Campionato slot città di Genova. I piloti impegnati nei giri di qualificazione stanno cercando di apprendere tutti i segreti del difficile tracciato



raggiungo le 120 ore, avendo iniziato alle ore 11 del 26 dicembre e terminato alle ore 11 del 31, proprio appena in tempo per prepararci per il rituale di fine d'anno». Dopo avere ricordato la composizione della squadra, così come noi l'abbiamo più sopra riportata, il giovane Mirco continua: « Lo slot con cui abbiamo gareggiato è una semplice Policar per la quale, tuttavia, avevamo costruito una speciale carrozzeria in carta spugna, riprodotte la Ferrari 312 di Clay Regazzoni, con presa d'aria funzionante che immetteva aria sul motore, sempre un Policar. La pista pure era Policar, ma di vecchio tipo, e riproduceva fedelmente la pista del vero record degli stottisti romani. Avevamo tre trasformatori, due del tipo nuovo della Policar a due velocità, mentre il terzo era di vecchio tipo a 5 velocità, con inversione di marcia e molto più resistente degli altri due. I tre trasformatori li alternavamo in questo modo: i primi due li cambiavamo ogni ora, mentre il terzo ogni 3 ore perché si riscaldava meno degli altri. Infine avevamo predisposto un impianto elettrico di emergenza costituito semplicemente da una batteria d'auto ».

La lettera prosegue precisando che le iniezioni d'alcool raffreddanti venivano praticate soltanto ogni due ore in virtù di quella presa d'aria veramente funzionante. La fatica maggiore e le difficoltà più gravi, i neo-primatisti-ufficiosi le hanno trovate nelle prime ore del tentativo per ossidazioni ai contatti della pista che non permettevano una uniforme distribuzione della corrente, facendo procedere la vetturetta a scatti. Individuato l'inconveniente e subito riparato, la prova è

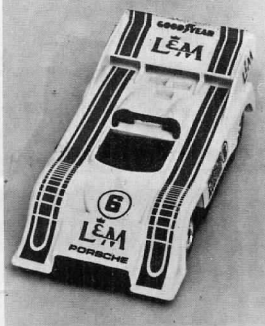
proseguita agevolmente fino al termine, con dei semplici cambi di contatti striscianti, cambi di gomme e saldature dei fili del motore. Da notare che i « nostri » hanno avuto difficoltà anche prima della prova, visto che non sono riusciti a reperire, presso i vari rivenditori d'orici, i « ricambi » necessari, tanto che hanno dovuto costruirsi « in casa » i contatti striscianti usando vecchi cavi della televisione. Ad ogni modo, prima del « via, ai box c'erano: 3 pick-up, 8 gomme posteriori, 2 retrotroni completi, circa 30 contatti striscianti, 4 carboncini, 2 pignoncini del motore e metri 1,50 di filo di rame molto fine ».

Dopo aver ricordato che il « primato » è bivalente, in quanto sarà riconosciuto anche dall'associazione degli « scout » appartenendo tutti i primati al Riparto Ancona 1, il portavoce conclude: « In ogni modo è stata una bella esperienza per cui mi permetto di invitare tutti gli appassionati di slot-car anonetani a mettersi in contatto con me per intraprendere, se del caso, un'azione comune per l'avvenire dello slot ».

Per la cronaca, i ragazzi di Ancona hanno fatto coprire alla loro Policar 74.724 giri di pista (della quale non conosciamo la lunghezza, il che ci impedisce anche di calcolare la velocità oraria. E preghiamo gli interessati di inviarsi i dati mancanti - n.d.r.) con 14 sole fermate per le riparazioni e i cambi resisti necessari. Detto del nuovo primato ufficiale, passiamo alle altre notizie della rubrica. Attilio PACINI e Pietro FAZZI (Piazza della Croce, 2 - Lucca), ricollegandosi alla

CONTINUA A PAGINA 63

## Han fatto furore tra i nostri premiati '74 questi MODELLINI 2 grosse novità 75 Polistil



Anche se con molto ritardo, desidero ringraziare per la cortese sollecitudine con la quale mi è stato inviato il modellino della Polistil, molto gradito. Profitto dell'occasione per porgere i più sentiti complimenti ad AUTOSPRINT che, specialmente nei periodi « vuoti » da competizioni, dimostra la sua forza. Distinti saluti e auguri.

Amodio Forte - S. Agata dei Goti (BN)

Questa è una delle tante lettere pervenute dai lettori favoriti dal sorteggio, tra tutti quelli che avevano inviato le schede voto per l'elezione dei CASCHI AUTOSPRINT 1974. Ringraziano per aver ricevuto a Natale i magnifici modellini messi in palio dalla Polistil. Per molti lettori si tratta di un nuovo « pezzo » che va ad aggiungersi alla collezione che già hanno iniziato e che permette di mettersi in casa, anche se in scala, un po' tutte le vetture protagoniste e no dello sport automobilistico. Una collezione che oltre ad essere interessante anche per la fantasmagoria dei colori e dei modelli, è al tempo stesso suscitatrice di ricordi delle gare e duelli memorabili. Accostare la Ferrari B3 e la Teaco Car-Am Turbo ad esempio significa subito, un domani, ricordarsi quel famoso 1974!

I lettori di AUTOSPRINT favoriti dalla sorte hanno avuto in premio uno dei modellini Polistil scelti tra la BRM Marlboro, la McLaren Yardley, la Tyrrell, la Lotus Indy, la March 711, la Porsche Can-Am Turbo (nelle foto). Questi modellini fanno parte della serie F.X che comprende la gamma delle vetture di formula. La Polistil ha in programma di arricchire ulteriormente nel '75 questa gamma che le altre due serie principali della sua produzione, la serie S e la serie MS.

Per la Serie S sono annunciate per l'inizio del '75 due interessanti modelli: una 2 Cavalli e la 127.

Molte saranno anche le novità per la serie MS che comprende le moto mentre sono annunciate due novità assolute nel campo modellistico, due iniziative destinate ad un grande successo tra il pubblico.

### MODELPOSTA

Sono un collezionista di modelli in scala 1/43, e sul numero 20 di Autosprint del 1974 ho notato la presentazione del modello realizzato in scatola di montaggio dalla ditta tedesca Spielwaren-Danhausen della Porsche Carrera-Martini.

Non essendo riuscito a reperirlo, vorrei sapere dove poterlo acquistare.

Maurò Marinari - Chieri (Torino)  
I modelli S.D. si possono trovare presso Zeppelin, viale Brenna 10, Milano, oppure presso Idea 3, casella postale 78, Grugliasco (Torino). Ai medesimi indirizzi sono reperibili anche i modelli 1/43 John Day, un magnifico esemplare della cui collezione la recentissima Ferrari B3, abbiamo presentato sul numero 1 di Autosprint. Li segnaliamo a tutti coloro che ci hanno chiesto dove trovarli.

Nella rivista Autosprint-Mese di qualche tempo fa ho visto il servizio sui modelli di auto, con alcuni indirizzi che mi sono stati di grande aiuto, in quanto anch'io faccio collezione di miniature automobilistiche.

Vi prego di farmi sapere gli indirizzi delle ditte di cui vi allego l'elenco.  
Yprem Getinyurur - Istanbul (Turchia)  
Questi gli indirizzi richiesti: Mabetox-Mattel, 28040 Oleggio Castello (Novara); Corgi Toys, rappresentata in Italia da Tojuro, via S. Vittore 45, 20123 Milano; Mercury, via Sestriere 12-21, 10141 Torino; Schuco, 85 Nuernberg 2, Fuertnerstrasse 23/34, Rep. Fed. Tedesca; Solido, rappresentata in Italia da Zeni, via Cucchiari 25, Milano; Norev, 32-40 rue de Comberousse, 69 Lyon-Ville Urbaine (France).



## I PREMI GROVEWOOD

### Un anziano e un fratello speranze d'Inghilterra



# TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

LONDRA - Durante lo «Speedshow», il saloncino sportivo, sono stati assegnati i premi Greenwood il cui scopo è di fornire aiuto pratico e incoraggiamento ai piloti, premi del resto più ricchi in prestigio che in quattrini. Fonte di sorpresa è stata l'assegnazione del premio principale, ottenuto da un conduttore che può essere giudicato abbastanza «anziano», cioè BOB EVANS. Ha gareggiato sporadicamente (secondo la sua situazione economica) dal 1967 e l'anno scorso, come si ricorderà, diventò campione Rothmans in F. 5000.

Secondo premio a RICHARD MORGAN, il fratello ventunenne del vincitore del premio principale del 1972, David Morgan. Richard, più di Evans, è il tipo di conduttore per il quale furono ideati i premi Greenwood, visto che si accinge a «salire» dalla Formula Ford. Fece la sua prima stagione in quella formula nel 1972 (cinque vittorie con una Lotus 61) e nel 1973 ottenne nove vittorie con la Lotus e con una Ray; l'anno scorso vinse quattro gare con la Ray, prima che la vettura venisse distrutta in un incidente a Oulton Park, poi ottenne una vittoria con una Royale prese in prestito, passando poi ad altre ventotto vittorie con una Cosslett ufficiale.

Terzo premiato ALAN JONES, figlio del noto conduttore australiano, il fu Stan Jones (fu il primo australiano a vincere un Gran Premio fuori dell'Australia, cioè quello di Nuova Zelanda del 1954). Jones ha corso in F. Ford, F. 3 e F. Atlantic.



Menzione speciale per CRAWFORD, che ha gareggiato in F. Ford e in F. Atlantic, e per l'ex motociclista STUART GRAHAM che cominciò a correre sulle quattro ruote nel 1973, dedicandosi con successo alle turismo. E adesso che cosa faranno? Evans è da tempo coinvolto in una lunga saga con Stanley, a proposito di una guida alla BRM, ma spera di correre anche in F. 2 e in F. 5000. Morgan piloterà la Chevron F. Atlantic di Wheatcroft e anche la nuova F. 2 sempre di Wheatcroft, appena sarà pronta. Jones gareggerà con la Lola T400 di Walker in F. 5000. Quanto a Crawford ha naturalmente il contratto con la Lotus, però ammette che non ne ha notizie da tempo e che prevede di fare un'altra stagione in F. Atlantic. Graham correrà probabilmente ancora con la Lotus, anche se dice che è pronto a provare qualsiasi cosa d'interessante e disposto, quindi, a ricevere offerte.

d. h.

● RALH FIRMAN ha costruito due nuovi modelli per il 1975, la RF75 di FF e la RA75 di FF 2000. Per ora nessuno sono state ordinate ventisette, compreso le 15 destinate alla brama canadese della scuola di pilotaggio Jim Russell. In prova, pilotata da Vermilio, la RA75 ha girato a Snetterton sotto l'110.

● Anche quest'anno sarà organizzato l'ormai classico NEIGE ET GLACE, in versione «ronde». E' stato scelto un circuito di km 40, in una regione ove nevica anche negli inverni più miti. Dovrà essere coperto dieci volte. La gara verrà disputata nei giorni 22 e 23 febbraio.

● Il francese DOLHEM, (che aveva provato una Surtees F. 1) potrebbe pilotare una delle vetture della Casa in F. 5000, questo se non otterrà la seconda guida in F. 1. Verrà presa una decisione soltanto dopo i Grandi Premi sud americani.

● Si riparla di SCHUPPAN a Indianapolis, con una Eagle. E' stato effettivamente invitato da una squadra americana. Comunque, Vern parteciperà alla serie F. 5000 con la Lola di Teddy Yip.

● GRAHAM HILL racconta che la prima volta in cui vide Tim Parnell fu a Brands Hatch. Incredibile ma vero (secondo lui) la vettura di Parnell precedeva la sua, ma poco dopo si rovesciò e Graham ricorda ancora il tarchiato Tim uscire dall'abitacolo con la camicia scucita sulla schiena. «Si poteva vedere che era rosso per l'imbarazzo» conclude «Baffo».

● JIM CRAWFORD è stato nominato il Superman BP dell'anno da una giuria formata di giornalisti, commentatori e rappresentanti della BP. Ha così sconfitto Morgan, Lauda e alcuni altri, in predicatorio per il titolo.

● Oltre ad avere vinto i maggiori campionati di F. 5000 in Europa, Australia (serie Gold Star) e America (tanto il titolo professionisti che dilettanti), la LOLA ha pure vinto la Coppa d'Oro Volkswagen Super V, la Super V dell'ISCCA, la due litri SCA, la Formula Ford SCCA, la Formula Ford canadese e la FF STP inglese.

● BOBBY UNSER sarà molto occupato nella prossima stagione. Oltre a continuare a pilotare le Eagle USAC ufficiali di Gurney, gareggerà anche in F. 5000 con una Eagle Chevy ufficiale. In luogo della Olssonite, il patrocinatore sarà la Jorgensen Steel.

● Probabilmente quest'anno STAN CLARK sarà gareggiare un team di due ALFA nelle gare inglesi del gruppo 1. Il patrocinio verrà da «Penthouse», una di quelle riviste che si specializzano in grazie femminili.

● NICK BRITANN ha pubblicato un opuscolo contenente tutti i regolamenti del campionato Allied Polymer di Formula Ford 2000.

● La FORWARD TRUST patrocinerà anche quest'anno il Campionato Turismo del BARC. Ogni round (ce ne saranno 16) prevede un premio di 150 sterline, oltre a quelli per i loro piazzamenti nel campionato.

● La SOUTHERN ORGANS aumenta ancora il suo patrocinio. Questa volta si tratta di Wil Arif, che gareggerà in Formula Super Ford con la Palisier FF 2000 ufficiale.

## PILOTI postini

● Per alcuni appassionati di corse il periodo natalizio sarà stato emozionante: qualche pilota, fra gli altri DAVE MORGAN, ha aiutato i postini, operati dalla mole della posta, guidando appunto camioncini postali: per fare le consegne.

● HARPER è proprio deciso a stare fermo per il 1975, anche se pensa di tornare alle corse nel 1976 (in F. 1). Dice che avrebbe voluto continuare, ma che non avrebbe molte possibilità di vedere le sue vetture in azione, oltre al fatto che sarebbe imprudente incorrere in spese tanto ingenti in un momento di crisi come quello attuale.

● MARTIN SLATER costruirà in serie la vettura di Formula Atlantic che da due anni vince il campionato. Poiché nel 1975 Nicholson correrà soltanto sporadicamente in questa formula, Slater sta cercando un pilota.

● Quest'anno il premio BP «UOMO DELL'ANNO» non verrà assegnato per l'automobilismo, continuando invece per il motociclismo. Il motivo è il sempre crescente numero di altre organizzazioni che hanno istituito premi del genere per piloti di automobili. In compenso la BP, come si è già detto, patrocinerà il campionato inglese di F. 3.

● Il GP DI SVEZIA, che nei suoi primi due anni è stato patrocinato dalla Hitachi (1972) e dalla Texaco (1973), per i prossimi tre anni si chiamerà GP Polare. Infatti la ditta che lo patrocinerà fabbrica roulettes che si chiamano appunto «Polar».

## 2 autodromi in GERMANIA

● Si dice che siano già a buon punto alcuni progetti per la costruzione di due nuovi circuiti permanenti nella GERMANIA OCCIDENTALE. I lavori dovrebbero cominciare fra poco. Uno sarebbe il Bayernring, di km 4,65, situato in Baviera, poco lontano da Norimberga, l'altro il Schenningring, nei pressi di Francoforte (km 6,5).

● Come si era già accennato, VAL MUSETTI spera di partecipare a qualche gara di F. 2 con la sua March; anche se fondamentalmente la vettura è una F. Atlantic, sarebbe abbastanza semplice sostituire il motore. Prima meta di Mussetti è la gara di Pasqua a Thruxton.

● In aggiunta alle gare di moto 1975 al TT dell'ISOLA DI MANN, (31 maggio-7 giugno) si vedranno anche vetture che hanno partecipato al RAC Tourist Trophy coprire un paio di giri di dimostrazione sul famoso circuito di montagna, saranno otto in tutto: una Rolls Royce 905 pilotata da Sears; una Hutton 1908 (che vinse il TT di quell'anno) pilotata da Clurton; una Humber 1914 pilotata da Neve; una Sunbeam 1914 pilotata da Corner; una Vauxhall 1922 pilotata da Brooke; una Sunbeam 1922 pilotata da Schoosmith; una Bugatti Brescia 1922 pilotata da Moffat e una Bentley 1922 pilotata da Wadsworth.

## SAFARI dei medici

● Il SAFARI di quest'anno sarà patrocinato dal «Flying Doctor Service», che sarà sul percorso per provvedere assistenza medica ai concorrenti, e dalla East African Airways. Ricordando il fango nell'edizione 1974, ci sarà probabilmente grande richiesta da parte dei piloti per scarponi da football, infatti l'anno scorso alcuni navigatori li calzavano, trovandoli molto utili per spingere la vettura!

● Il vincitore del Rally del RAC 1974, BILLY COLEMAN, parteciperà all'edizione 1975 con una vettura iscritta dalla Thomas Motors di Blackpool. La sua Escort non sarà ufficiale, ma la Casa «l'assisterà con piacere».

## LAFOSSE F. 5000

● LAFOSSE continua a fare programmi per correre in F. 5000. Probabilmente gareggerà in un team di due Lola 7400, insieme con Guy Edwards. Pare che il patrocinatore sarà francese. Lafosse spera però di continuare anche nella due litri, forse con una Lola Hart ufficiale, sempre con Edwards.

Dopo aver vinto per la seconda volta consecutiva il campionato australiano di F. 2, LEO GEGHEGAN ha annunciato che abbandona le competizioni. Cominciò a gareggiare ventun anni fa.

• A proposito della sua guida alla BRM, WILDS ha detto: «Suppongo che avrei potuto sperare in qualcosa di meglio, ma in fondo non è poi così male. Se potessimo soltanto trovare la potenza...».

• Non è improbabile che fra qualche anno venga costruito un nuovo circuito nell'ESSEX e la proposta è già stata discussa prima di Natale, con reazione favorevole, dalle autorità della contea.

## IL CLUB CLIENTI pro ASTON MARTIN

• Il Club dei proprietari di ASTON MARTIN, di cui si è già parlato in rapporto al «salvataggio» della Casa, come prima cosa avrebbe intenzione di conservare la produzione e di fornire pezzi di ricambio; un po' lontano futuro, i soci sperano di potere riprendere una produzione modesta. Oltre al Club, del resto, anche altre tre organizzazioni hanno fatto approcci allo scopo di acquistare la società, totalmente o in parte. Si tratta di un gruppo tecnico inglese, di una società d'investimenti, pure inglese, e di una società finanziaria americana. In un modo o nell'altro, forse l'Aston Martin resterà in vita...



## TUTTESPRINT TUTTESPRINT

• STUART TURNER ha confermato il programma sportivo '75 della Ford inglese. Ha tacitato tutte le voci che potevano ancora circolare, osservando per prima cosa: «La Ford ha deciso senza ombra di dubbio di restare presente nello sport automobilistico». Il budget sarà però tagliato di circa il 30 per cento, e si darà soprattutto peso al programma di rallies, con Makinen e Clark, come si era già detto, quali piloti sotto contratto. Un terzo conduttore sarà reclutato per prove quali il Rally del RAC. Nel programma è compreso il Rally di San Remo, al quale saranno iscritte due vetture. Quanto alle competizioni in circuito la Ford continuerà a patrocinare WALKINSHAW in F. 5000, mentre scompare o quasi dalle gare turismo (spera però di poter trovare un patrocinio per la Zakspeed nel challenge turismo, anche se Turner dubita che la serie presenti interesse per chiacchiera nel 1975).

## Le auto di gomma

• Arrivati al 1980 le CARROZZERIE delle automobili saranno costruite per circa la metà in gomma o in plastica, questo secondo le previsioni della Good-year. Si tratterebbe di certe parti che potrebbero essere fatte con materiali gommosi coperti di vernice, che non subirebbero graffiature o ammaccature per urti leggeri.

• Sono state smentite di nuovo le voci secondo le quali circa il 40 per cento della DAIMLER BENZ sarebbe stato ceduto allo Scià dell'Iran. Il ministro dell'economia ha precisato che il gruppo Flick non ha avuto nessuna offerta dall'imperatore.

• STUART TURNER ha detto che la Ford sta pensando di partecipare ad altri rallies italiani, oltre a quello di San Remo.

• La CHRYSLER inglese, che aveva già annunciato il licenziamento a scaglioni di 700 dipendenti nei prossimi mesi, ora ha ridotto a tre giorni la settimana lavorativa.

## Jaguar + 10%

• Alla fine del settembre 1974 la produzione annuale della JAGUAR e della DAIMLER ha toccato un livello record: 33.000 unità, cioè il 10 per cento in più rispetto all'anno precedente. Tanto più notevole dato, che per via della crisi, il ciclo lavorativo è stato ridotto in diversi periodi a tre giorni la settimana.

• Le quattro più importanti industrie automobilistiche AMERICANE hanno annunciato che le vendite del 1974 sono state le più basse dal 1959. Hanno registrato una diminuzione del 23 per cento, nei confronti delle cifre record del 1973.

• Dopo un lungo programma di ricerca e di sviluppo, la DUNLOP ha annunciato un nuovo tipo di pneumatico per l'inverno: l'ISP 65 M&S Icegrip. Con una struttura radiale e una cintura d'acciaio, l'Icegrip è il successore naturale dei pneumatici muniti di punte.

• La Scuderia Automobilistica ESCOLLETTE (Via Maestri Campionesi 4 - Milano) ha inserito nei quadri della propria attività anche il settore agonistico «Fuoristrada», settore che verrà curato dal dr. del sodalizio signor Virgilio Facetti.

## B. HATCH d'argento

• In aprile il circuito di BRANDS HATCH festeggerà il suo venticinquimo anniversario. Il 20 del mese si correrà sulla pista una gara speciale per le originali F. 3 di 500 cc e come «contorno» ci saranno una corsa di F. Atlantico e una per gruppo 1.



## Indovina che 124 è...

MOSCA - Sembra che, a prima vista, una delle nostre prime Fiat 124 e invece si tratta della modernizzata «ZHIGULY VAZ-21011» costruita nella fabbrica sovietica di Volzhskij. La vettura è dotata di un propulsore potenziato che sviluppa 69 HP, ha subito modifiche nel già molto confortevole abitacolo ed ha totalmente cambiato la forma della griglia.



• Il premio «VETTURA DELL'ANNO» istituito fin dal 1962, che prende in considerazione la sicurezza, il comfort, le prestazioni, le innovazioni tecniche, la competitività e il valore in rapporto al prezzo di vendita, è stato assegnato (da una giuria specializzata composta da 49 giornalisti dei quali sette italiani) per l'anno 1974-1975 alla CITROEN CX che con 229 punti si è imposta sulla VW GOLF (164), e l'AUDI 50 (136). Il premio, è questa la seconda volta che va alla Citroen che l'ha già conseguito nel 1970 con il modello GS, verrà consegnato ufficialmente a Parigi il prossimo 29 gennaio.

• Non si sa ancora se i problemi economici della BURMAH OIL (che è stata in parte nazionalizzata) porteranno a un taglio nelle attività sportive della Casrol, sua sussidiaria.

• Già al primo giorno, le presenze al RACING CAR SHOW superavano del 60 per cento quello dello scorso anno.



## SLOT

CONTINUAZIONE DA PAG. 61

proposta di Alessandro Mani (vedi AUTOSPRINT n. 48 - pag. 49) propongono, per i meno abbienti, una «classe economica» con l'uso di slot Policar strettamente di serie, gare su 100 giri, modifiche alla carrozzeria con riduzione di peso del 5 per cento soltanto, pista tipo da definire, trasformatori e motori strettamente di serie, slot scala 1:32 però con pulsanti Policar 1:24. Siamo d'accordo in tutto e pensiamo che alcuni amatori vorranno mettersi in contatto con gli scriventi; non siamo invece d'accordo sulla voce «convallata dei records» che i proponenti vorrebbero demandare alla fiducia, riservandosi eventuali ispezioni. No, signori, l'abbiamo già detto e lo ripetiamo, magari fino alla noia: i records per essere tali debbono essere convalidati da cronometristi ufficiali, altrimenti continuerà a trattarsi di «tentativi».

Diamo ora la parola a Gianni SANDIGLIANO, Daniele NATALI e Giuseppe GERACI (Via Matteotti, 102 - Borgo d'Ale - Vicenza) che hanno ottenuto una discreta misura nel tentativo di battere il primato di velocità dell'ora. I nostri amici, scesi in pista il 29 dicembre, dopo esatti 60 minuti di corsa hanno fatto registrare

alla loro slot (una Matra F. 1) la velocità media di km. 13,768320. La pista era lunga m. 9,696 sovralimentata da tre trasformatori Policar due velocità, mentre il pignone originale della vettura (sette denti) era stato sostituito con altro da otto.

Curiosa la notizia inviata da Antonio ARENELLA e Sergio MANGIA da Grontio di Mantova, che pur avendo ottenuto soltanto una media di 9,492 kmh su una pista da 6 metri, con 9,902 Policar 709 DN e sulla distanza di metri 1,80 (quella del rettilineo) con «parenza lanciata» hanno ottenuto un risultato esiguo, ma che i loro 5,313 kmh li hanno fatti registrare usando una slot completamente di serie (anzi appesantita, assicurano) e tenendo il trasformatore al minimo. Chi invece avrebbe ottenuto un risultato addirittura fantascientifico, è il gruppetto composto da Paolo CICCARONE (pilota), Salvatore PUGLISI (contagiri) e Piero COMI (assistenza) che con una Policar e su una pista di metri 2,64 alimentata da 10 volts, avrebbero compiuto 535 e poco più, ad una media di km. 23,544 in sessanta minuti di durata della prova. Ci deve essere un po' di confusione nei calcoli, oppure il Puglisi ai contagiri si deve essere addormentato.

• Niente più crick, niente più fatica, ma soltanto un po' d'attenzione al «BULL BAG» della Ditta F.lli MILANI di Milano, al momento di sollevare la vettura per il cambio di un pneumatico o per una riparazione che interessi una qualsiasi parte inferiore dello chassis. Si tratta di un serbatoio-cuscino in robustissima gomma che viene autogonfiato con il gas di scarico della vettura medesima, applicando al tubo di scappamento il raccordo di alimentazione. Il tempo di gonfiaggio del BULL-BAG è previsto in 20-30 secondi e il dispositivo acquisisce una capacità di sollevamento di 3.500 chilogrammi. Per mezzo di due valvole di sicurezza si può regolare l'altezza del «cuscino d'aria» e si ottiene la certezza che il «bag» non abbia a scoppiare. L'apparecchiatura (eccone una esemplificazione nella foto) ha un ingombro di cm 35 x 20 x 23 e pesa kg 2,800.



Vedere gli assi

Ho deciso di scrivere perché a mio avviso questo bellissimo sport sta vivendo un momento non troppo felice, anche per mancanza di rifo da parte del pubblico.

Le altre corse, come la F. 2, l'Euromarche, il campionato GT e Turismo sono noiose e poco interessanti, per non parlare del Mondiale Marche che quest'anno è risultato insignificante.

L'unica corsa che può dare le stesse sensazioni è la Formula 1, essendo priva di rifornimenti, cambio pilota e doppia manche.

L'unica corsa che può dare le stesse sensazioni è la Formula 1, essendo priva di rifornimenti, cambio pilota e doppia manche.

Ray Biondi - Pistola

Siamo d'accordo sul fatto che gli organizzatori delle gare, dalla CSI in giù, mancano del tutto di fantasia, ma crediamo che i suoi suggerimenti siano semplicistici.

Cioè lei ha fatto giustamente il cerchio ai certi GP motociclistici il pubblico non può sapere se la gara sarà interessante o meno prima che essa si svolga.

E' proprio per questo, e lo abbiamo sottolineato proprio in un lungo servizio apparso sul numero scorso di AUTOSPRINT, che le uniche gare automobilistiche «garantite» dal punto di vista dell'efficienza del pubblico sono le gare di Formula 1; cioè sono remunerative per gli organizzatori, che non battono ciglio alle richieste di aumenti di costruttori e piloti.

Quando leggo nella Posta lettere come quella del signor Rompanesi, pubblicata sul numero 1 di quest'anno, mi convinco sempre più che pochi sono gli italiani che conoscono la loro lingua, o meglio ancora pochi sono capaci di leggerla e capirla.

Perciò, dott. Sabbatini, non sprechi il suo tempo e lo spazio della rivista per rispondere a dei soldi; continui così come ha sempre fatto fino ad oggi perché la maggioranza dei lettori apprezza quello che fate e, mi creda, sono i lettori migliori perché non hanno ancora versato il loro cervello all'ammasso della faziosità.

Giuseppe Dosi Como

Ecco una risposta adatta anche al signor Silvano I. (incomprensibile), Cosenza, il quale insiste negli argomenti già noti. Ma diamo retta al signor Dosi: meglio lasciar perdere...



ERMENEGILDO LAZZARINI - Cassano Magnago (Varese) - Abbiamo letto la sua lettera, e se abbiamo capito bene lei avrebbe bisogno di aiuto per diventare pilota.

ROBERTO RIVARDO - Trivero (Vercelli) - E' probabile che lei abbia equivocato: l'obbligatorietà del casco protettivo è un progetto che si riferisce ai motociclisti, non agli automobilisti.

BRUNELLO LUGAS - Iglesias (Cagliari) - Quello che vi serve è un buon preparatore. Noi non siamo in grado di «pilotare», per il resto a voi che sia la preparazione di una vettura Turismo gr. 2.

ALBERTO MAGNI - Sondrio - A suo tempo ci abbiamo pensato, ed ora continuiamo a pensarci; purtroppo, non basta volere a volte per realizzare un nuovo giornale.

ADELE ARATA - Genova - A volte, per ragioni di spazio e per problemi di trasmissione dei servizi, «salta» qualche nome in fondo alla classifica. E' raro, poiché cerchiamo sempre di pubblicare per intero, ma a volte accade. Ce ne dispiace.

EMILIANO NENCIONI - Brescia - Purtroppo, un giusto mezzo non esiste, e fatalmente si finisce con lo scontentare qualcuno. Ad ogni modo, a proposito di percorsi, si ricordi che non è sempre facile trovare gli sterrati ideali in funzione delle velocità massime in servizio.

GIUSEPPE ORONZO MARINGELLI - Polignano a Mare (Bari) - Lei sta ancora a pensare a Putignano? Ah, ah, ma allora lei è un inquerabile ottimismo, e la invitiamo...

ROBERTO VAGLIETTI - Maranello (Modena) - Rilegga bene il pezzo: in esso si dice: «...pare che i tecnici di Maranello ecc. ecc.». C'è scritto «pare», da intendersi come «sembra quasi». Insomma, un accostamento che non ha carattere polemico, semmai scherzoso. Non si arrabi per così poco...

CLEMENTE PIFFERI - Perugia - Segua, settimanalmente o quasi, in questa rubrica la sezione «modelpost»: troverà in breve risposta anche ai suoi quesiti.

ALBERTO STEFINI - Brescia - Non abbiamo gli indirizzi privati di tutti i piloti italiani, ed in ogni modo siamo restii a darli. Figuriamoci poi di coloro che si celano dietro pseudonimi!

MIMMO VACCARO - Campofranco (Caltanissetta) - Ci deve scusare se non le rispondiamo compiutamente, ma non abbiamo capito molto dalla sua (ehm) calligrafia. Ci sembra di aver intuito che lei critica i piloti della Ferrari, in particolare Repazzoni. Tutti i gusti sono gusti, ma non ci sembra proprio che abbia fatto una stagione 74 tanto malvagia; è stata senz'altro la migliore da quando corre.

SANDRO FOIS - Venezia-Mestre - Spiacenti, ma quella foto del Rideau Lakes non l'abbiamo. I manifesti che cerca sono acclusi al numero speciale «Autosprint anno», di imminente pubblicazione. I tagliare, se non possiamo sommare, è ovvio.

ANTONIO IANNUCCI - Roma - Le licenze (concorrente e conduttore) sono obbligatorie sia per velocità che rallies, e vengono rilasciate da un qualsiasi ufficio sportivo di Automobile Club. A Roma, è in via Cristoforo Colombo 261. Il potere sportivo è stato delegato dall'ACI alla CSAI, che a Roma è in via Solferino 32. Per iscriversi ad una gara bisogna innanzi tutto conoscere l'indirizzo degli organizzatori, chi li manda un modulo riempito dei dati richiesti e l'importo della tassa d'iscrizione preuita.

ENRICO FORMENTO - Pont St. Martin (Aosta) - Noleggiare un kart non è come gareggiare con un proprio veicolo, ed è evidente che i propri strumenti (e anche i guanti) sono tenuti a cautelarsi dal punto di vista della responsabilità che, come è noto, non è ancora riconosciuta ai dodicenni.

MARIO CICALIA - Caserta - Da qualche numero, Autosprint pubblica una pagina dedicata alla campagna di iscrizione o di rinnovi al Club. L'avrà senz'altro notata. Si attinga a quelle Istruzioni, utilizzando per i versamenti l'accluso bollettino di conto corrente. A Schekker e Depallier può scrivere per la Tyrrell, Long Reach, Ockham, Woking (Gran Bretagna), A Fittipaldi presso la McLaren, 17 David Road, Colnbrook, Bucks (Gran Bretagna).

FAUSTO DANESE - Palazzuolo sull'Orglio (Arezzo) - Eccole l'indirizzo per la modica somma per la partecipazione alle «ricerche» ufficio Franco Betti, via Fiorentina 25-32 (telefono 0577-44.545 Siena).

FRANCO MULINARI - Gardolo (Trento) - Evidentemente ha cambiato casa... Gli scriva allora presso la McLaren Cars, David Road, Colnbrook, Bucks, Gran Bretagna.

LA PRECIZIONE

Il colmo per un vice

In un servizio dedicato a Magione, apparso sul n. 49 di Autosprint, ho riscontrato qualche inesattezza, che vi prego di rettificare.

Il direttore dell'AC di Perugia è il dott. Vincenti e non Lucenti. Non mi risulta che il vice presidente signor Minciaroni sia laureato in legge, né deve essere confuso con l'avv. Maori, presidente dell'AC ed al quale vanno riferite le parole nell'ultima parte dell'articolo, prima colonna. Infine, non mi risulta che il signor Minciaroni abbia visitato l'autodromo di Magione, anche se è enorme per un vicepreside di Autoclub nella cui giurisdizione esiste un autodromo.

Massimo Moretti - Ramazzano (Perugia)

L'IRRITATO

I fumi di ENRICO VIII

Mi spiace dover constatare delle vistose inesattezze nella cronaca della gara delle classi 500-600-700 a Vallelunga. Era infatti il sottoscritto con una Giulietta 600 (non 700 come si legge, ottimamente elaborata dal preparatore Carlo Castelli, ad accodarsi sin dall'inizio all'Abarth 695 di Nocci.

Una banale perdita d'olio da un raccordo del radiatore che andava a finire sullo scarico ha fatto sì che il sottoscritto, pur essendo in testa, si fermasse per evitare danni. Che poi il fumo si identificò addirittura con un arrostò è semplicemente frutto della fervida immaginazione del vostro Daniele Buzzonetti.

« Enrico VIII » Villafranca Tirrena (Messina)

Non ci sembra un gran esercizio d'immaginazione, per un collaboratore di Autosprint, quello di collegare un motore fumante a poco simpatiche conseguenze nelle parti delicate dello stesso, né d'altra parte siamo nella possibilità materiale di verificare il fatto che un pilota abbia portato a casa le bronzie integre oppure no.

Chiarito quello che tutto sommato ci sembra un peccato veniale (nelle classifiche della gara, il Trofeo d'Inverno, «Enrico VIII» era inserito nella classe 600), ringraziamo lo scrivente per la precisione, sperando che anche il bravo preparatore Castelli, che ci ha inviato addirittura una raccomandata espressa nella quale adombra chissà quali congiure giornalistiche ai suoi danni, si possa ritenere soddisfatto.

LA REALTA'

Il povero CHRIS...to

Vi scrivo per domandarvi perché mai Chris Amon, questo illustre componente del «circuit» Formula 1, sembra ormai essere dimenticato da tutti. Né giornalisti né appas-

sionati sembrano ricordare un grande pilota come Amon. La deludentissima stagione passata ha messo in evidenza con quale «noncuranza» le maggiori squadre di Formula 1 abbiano cercato di dare un mezzo competitivo al pilota. Sì, è proprio di un mezzo competitivo che Amon ha bisogno, per riavere fiducia in se stesso e soprattutto avere conferma delle sue indiscutibili doti di pilota e collaudatore. Perché Amon non è riuscito a «sfondare» come gli altri? La classe non gli manca, lo stile pulito della sua guida è impareggiabile. La risposta è che Amon è andato via dalla Ferrari al momento sbagliato. È andato alla Maserati e ha dovuto solo lavorare come collaudatore, in quanto che le macchine francesi non erano perfettamente a punto. Quelle poche volte che disponeva di un mezzo competitivo la vittoria gli mancava per un nonnulla, la sfortuna gli si accalcava addosso.

Cosa dovrebbe fare per riacquistare la fiducia? Spero ed auguro al pilota che trovi una BRM competitiva, perché altrimenti sarebbe per Chris Amon un'altra delusione che un pilota come lui non meriterebbe.

Marcello Garifo Bovisio Masciago (Milano)

Nella sua carriera agonistica, Amon ha fatto un buon numero di scelte infelici, non ci sono dubbi. Per fortuna, pare che sia intenzionato ad evitare l'ennesima delusione, poiché ormai sembra certo che il neozelandese non correrà per Stanley. E questo anche perché non ha lui stesso le idee chiare su quello che vorrebbe fare. Ad ogni modo, le disavventure più o meno recenti del povero Chris...to dimostrano che i giudizi su di lui dati a suo tempo da AUTOSPRINT non erano poi tanto sbagliati.

LA STRANEZZA

I numeri scaramantici

Ho appena letto sul numero 1/75 di Autosprint l'articolo «Numeri nuovi in Argentina», e confesso di essere rimasto molto sorpreso. Ammireiamo certo che la McLaren e la Tyrrell abbiano i numeri da 1 a 4, ma perché alla Ferrari sono stati di nuovo affibbiati l'11 ed il 12?

Addirittura la March ha avuto il numero 9, e la Brabham e la Lotus i numeri da 5 ad 8! Vorrei sapere qual è stato il criterio di assegnazione di questi numeri e perché è stato scelto questo nuovo metodo al posto di quello precedente.

Giuseppe Galasso - Abellino

La «regola» (che pare non sia poi così tassativa), dice che i numeri di gara per il monopolista di Formula 1 vengono attribuiti in base alla classifica dell'anno precedente. Il campione del mondo in carica ha il numero 1 d'ufficio, mentre due vetture per ogni team hanno i numeri in base alla classifica della coppa costruttori.

Questa, nel '74 ha visto al primo posto la McLaren (quindi ok per i numeri 1 e 2,

# La formula Italia (na)

## IL DITO SULLA PIAGA

Vorrei richiamare l'attenzione sulla attuale situazione della F. Italia, anche in vista delle modifiche al regolamento che, fino ad ora, non sono però apparse sul notiziario: — l'Abarth svolge una politica di caro ricambi ma nessuno ha mai portato le proteste oltre il furgone della SERTA che fornisce i ricambi; — gli aumenti dei particolari hanno assunto in certi casi aspetti, a dir poco, chocchianti come il caso dei semiaspi che, dopo un certo periodo di tempo in cui erano introvabili, sono passati da 10.000 a L. 54.000 l'uno; qui i casi sono due: o prima erano regalati oppure adesso...

Ci sono ora delle proposte di modifica al regolamento tecnico, alcune rese note ufficialmente, altre provenienti da fonti non identificabili; dette modifiche sono dettate da ragioni di praticità per le verifiche post-gara, però con qualche eccesso dettato da non si sa quali esigenze se non quelle di fare spendere

1) ammortizzatori registrabili: no, sia per l'eccessivo costo di primo impianto che di riparazione in caso di incidente e, con la continua ecotombe di sospensioni specialmente posteriori, i costi già ora eccessivi, salirebbero anche minimo di altre 50-60.000 per sostituire anche l'ammortizzatore.

2) gomme Kleber: sì, purché non subiscano misteriosi aumenti di prezzo durante la stagione visto che si è già parlato di L. 20-25.000 l'una che è un prezzo ragionevole (non le 40.000 delle Firestone Indy); inoltre occorrerebbe che la disponibilità fosse assicurata e non a singhiozzi come è stato per le gomme montate fino ad oggi.

3) peso minimo: in origine kg 470 con circa 15 kg di fluobrene nel serbatoio, poi una volta accertato che era pressoché impossibile far tenere le saldature dell'intercapepine del serbatoio, fu detto che il peso poteva essere di kg 455 senza fluobrene; nel corso della sta-

gione 1974, prima della gara dell'1-6 a Imola, la CSAI inviò una circolare in cui si faceva obbligo ai conduttori di rispettare il peso minimo di kg 470, con o senza fluobrene, applicando quindi zavorra nei modi prescritti dall'art. 296 dell'allegato J. Questo significa che non si vuole riconoscere che il serbatoio Autodelta, geniale come concezione, è montato sulle Formula Italia in una esecuzione che non terrà mai il fluobrene e che assai spesso non tiene neanche la benzina. Se nel 1975 la situazione non sarà cambiata che si provveda a pesare le vetture non solo qualche volta a fine batterie ma anche, e soprattutto, immediatamente a fine prove ufficiali.

C'è da dire una parolina anche sui contributi fantasma della CSAI che, ormai invariati da 3 anni non sono più sufficienti neppure per la benzina da usare in gara, ma siccome tutto può far comodo sarebbe necessario che la CSAI, se questi soldi li promette, li pagasse e gara per gara poiché quelli della stagione 1974 non li ha ancora visti nessuno e la prima gara fu a Casale in Marzo.

La CSAI non paga i contributi però non rinuncia alla imposizione di regole capestro tipo gomme da acqua obbligatorie.

Infine vorrei far notare la differenza nella politica sportiva svolta in Francia e quella della nostra CSAI a livello formule nazionali, notata a Monza in occasione della gara di Formula Renault, concomitante con il G.P., in cui abbiamo visto i piloti francesi seguiti da camion Michelin per l'assistenza gomme e dai funzionari della loro federazione, mentre i piloti di Formula Italia sembravano i parenti poveri che, oltre alla mancanza di qualcuno a cui rivolgersi quando la direzione gara voleva escludere gli ultimi quattro tempi in prova dalle batterie, avevano anche una gara di cinque giri di cinque giri e dieci di finale: una gara di cinque giri dice mio gente.

Mauro Cioni - Montaione (Firenze)



## LA FOTO

Caro Autosprint, chi vi scrive è un tifoso del «nostro» meraviglioso sport, ed un lettore del tuo giornale. Ti scrivo per una cortesia. Essendo il 10 gennaio l'anniversario della morte di Ignazio Giunti, avvenuta a Baires al volante della Ferrari 312P, desidererei che tu lo ricordassi (l'hai sempre fatto) con una foto, per rammentarlo a tutti coloro che lo amavano e lo stimavano sia come uomo sia come pilota. Vi ringrazio.

Antonio Minciuolo - Capo d'Orlando (Messina)

Ce lo ricordiamo, Ignazio, ce lo ricordiamo bene, signor Minciuolo, e soprattutto nel momento attuale in cui attorno ai piloti italiani si continua a stendere — e purtroppo proprio da parte di certi italiani — il filo spinato della sufficienza o peggio dell'aperta contestazione.

Se ci fosse ancora Lui, ne siamo certi, la causa dei nostri avrebbe un «campione» in grado di aprire gli occhi a tanti che si ostinano a non vedere, a tanti critici per partito preso, soprattutto a coloro che, per paura di essere conformisti, negano anche l'evidenza.

ma al secondo posto la Ferrari (che dovrebbe quindi avere i numeri 3 e 4) ed al terzo la Tyrrell (cui spettavano i numeri 5 e 6 che invece ora ha la Lotus).

In sostanza, c'è chi ha preferito tenersi, in sede di discussione all'associazione Costruttori, i numeri dell'anno prima. Forse per scaramanzia. Fra questi, la Ferrari...

## MODELPOSTA

Intendendo allargare a nuovi temi la mia collezione di automodelli, vorrei da voi una risposta ad i seguenti quesiti. Dove sono reperibili i modelli John Day quali modelli di auto di formula, dopo il '72, ha prodotto questa marca; quali altre ditte producono modelli in scala 1:43 di vetture da competizione di formula, sia in scatola di montaggio che finite, e dove è possibile reperirle?

Mino Prati  
Minerbio (Bologna)

I modelli di John Day si trovano (ma non tutti) presso «Modelli» via Carnevali 68, Milano, al prezzo di lire 6500 più 350 di spese postali. Il pagamento può avvenire contrassegno o, meglio ancora, mediante vaglia postale o versamento sul c.c. 3/57458 intestato a G. Melocchi Editore, Milano.

Queste le monoposto prodotte da John Day dopo il '72: 140 JPS 72, 148 Tyrrell 005, 151 Yardley McLaren M19, 152 Tyrrell 004, 173 Tyrrell 006, 174 UCP-Shadow, 190 Brabham BT44, 191 Ferrari 312 B3, 193 McLaren M23, 194 Hesketh, 195 Tyrrell 007. Sempre John Day ha presentato la McLaren M23 di Revson (1973) nella serie Mini-Auto, kit in scala 1:43 oggi esauriti.

I modelli John Day sono reperibili anche presso Zeppelin, viale Premuda 10, Milano, e presso Idea 3, casella postale 78, Grugliasco (Torino).

La quarta stagione di Formula Italia nasce sotto auspici non eccellenti. È stato scritto «nessuno finti i soldi che lo sponsor nazionale numero uno, la Fiat, aveva graziosamente erogato al campionato» ma i particolari meccanici per assemblare (all'Abarth) 150 monoposto a prezzi che definire «politici» è dire poco. Il più basso prezzo di vendita che hanno costituito in questi tre anni il monte-premi delle gare di Formula Italia, non sembrano essere finiti ora, ma almeno un altro anno fa. Questo è quanto si deduce dal fatto che neppure un soldo, del circa 15-18 milioni di spese, in rimborsi o premi vinti dai costruttori, è mai stato arrivato alle tasche dei piloti. I quali, notoriamente, sono dei grandi signori che si possono ben permettere di fare a meno di certe cifre. Questo deve essere stato il ragionamento della CSAI che ora non ha più neppure il pudore di trionferarsi dietro la «scusa» iniziale. Ad inizio stagione, ricorderete, ci era stato risposto che i premi sarebbero stati liquidati solo quando sarebbe stato chiaro se i suoi adozati formula ricorrono o meno la ritenuta d'acconto.

«Stiamo cercando di fare in modo di non far gravare la ritenuta su questi premi», disse l'ingegner della CSAI, e tutti proprio per buona la faccenda, anche se nessuno si sapeva spiegare come il super-segretario avrebbe fatto ad aggirare i per i suoi adozati formula ricorrono un'imposta che era lampante dover pagare, come da istruzioni piuttosto chiare date da tempo dalla ragioneria dell'ACI ai vari organizzatori. Ma questo è un altro discorso.

Passano i mesi, e finalmente la CSAI trova i quattrini per li-

quidare a Martini i milioni che egli aveva incassatamente proferto. Il Basso Cioni, numero 2 di Formula 3 che gli spettava come vincitore della stagione '73. Diciamo incautamente perché se il romagnolo avesse saputo che la cosa sarebbe andata così per le lunghe, avrebbe preso la sua F. 3, ed i problemi di incasso sarebbero ricaduti sul venditore dell'auto...

Basso Cioni, numero 2 ed i piloti di F. Italia diventano sempre più nervosi. C'è chi deve avere poco, c'è chi deve avere cifre che si avvicinano al milione. In tutti i casi si tratta di soldi che pagarebbero molto comodo per pagare per lo meno i conti dei ricambi i quali, come acutamente nota il Basso Cioni, hanno prezzi non «cantanti». Egli ha fatto degli esempi, ma ce ne sono altri. Siamo in grado di particolareggiare la singolare «escalation» dei prezzi di un seminario, un pezzo che «va» molto con tutte le sospensioni che volano fra batterie e gare, ed ibridamente costruito con pezzi di provenienza Lancia Fulvia e Fiat 238 furgone:

1972, 6000 lire; fine 1972, 15.000 lire; 1973, 20.000 lire; 1974, 48.000 lire. Prezzi al netto di IVA, naturalmente. E questa differenza? Un economista direbbe che il prezzo è in funzione della domanda, ma certo così non si fanno gli interessi dei piloti. Risultato? I ragazzi si annoiano per demolitori che si costruiscono i semiaspi in casa. E' solo un esempio, se ne potrebbero fare tanti, ma non è il prezzo in se stesso che si discute. Essi avranno senz'altro una loro giustificazione. E' l'assurdità di certi «interventi» che spaventa, la irrazionalità dei costi giornalieri regolamentari. I tre sottili tiranti da 8 mm del portamoto posteriore si rompono? Bene, metteteli da 10 mm. Solo che

sallegando i fori e rifacendo le filettature c'è la fusione d'ultimo minuto... Il serbatoio di sicurezza perde? Bene, non metteteci il fluobrene. Però zavorrate la macchina. E forse si pensa «ed ora io mi chillo di piombo abbiano un buon potere estinguente».

Adesso, le novità tecniche arrivano tutte in una volta: improvvisamente la CSAI si è accorta che le prestazioni si stanno a scendere (ed ora si può rinforzare), che verificare i condotti è impossibile (ed ora si si può lucidare), che ci sono le batterie che non sono uguali degli altri (ed allora si studia una formula all'italiana che nella prima riga permette, e nella seconda proibisce), che con le nuove gomme le prestazioni forse saranno inferiori (ed allora si pensa di liberalizzare l'uso di ammortizzatori che costano anche centomila lire l'emplastro).

Vi saranno proprio queste novità nel regolamento della F. Italia '75? Non si sa. Per ora ve le abbiamo comunicate, noi, ma ufficialmente la CSAI si riunirà per decidere il 18 di questo mese, il che vuol dire che fino alla fine di gennaio piloti e preparatori di F. Italia saranno «delagati» in mano ad aspettare le decisioni. Forse sarebbe bene che nella stessa riunione la CSAI pensasse di mandare un po' meno «delegati» e di «osservatori» alle gare in Africa e negli USA a spese dei piloti, e con i soldi risparmiati pagasse i premi, ponendo fine ad un vero e proprio scacco.

Purtroppo siamo solo noi a dire queste cose, e quindi finiamo per diventare «noiosi». Chissà perché tanti colossi giornalistici che «diottano» amano di questo sport non pensano di affrontare questo argomento? Già, ma per chi, per dei piloti dilettanti? Ma chi glielo fa fare...

## IN BIBLIOTECA

### La «fregata» (dell'iride)

In relazione a: «Le novità in «biblioteca» pubblicata a pagina 2 di Autosprint n. 44 del 20 ottobre 1973, vorrei conoscere le modalità di acquisto e di pagamento del volume «La fregata nera», di Emerson Fittipaldi.

Mario Grimaldi  
Santa Ninfa (Trapani)

Credevo si fosse chiesta l'ondata di interesse che suscitò, a suo tempo, la nostra («scherzosa» «biblioteca»). Vediamo però che alcuni volumi continuano ad essere richiesti. Soprattutto «La fregata nera» si è dimostrato un titolo estremamente attuale, anche se ora se ne attende una ristampa di aggiornamento, un po' come la Ferrari con il suo libro più recente. Il nuovo titolo sarà probabilmente: «La beffa bianco-rossa» (con prefazione di Clay Regazzoni).



il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

Una copia L. 350 (arretato L. 700)  
Abbonamenti: annuale L. 14.000; semestrale L. 7.500; estero L. 23.000 (maggiorazione per spedizione via aerea): Europa L. 7.000 - USA, Canada L. 15.000 - Brasile L. 20.000 - Argentina L. 23.000  
Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia  
A&G MARCO - 20125 Milano - Via Forzezza, 27 -  
tel. 67.52.26. Spedizione in abbonamento postale gruppo 1.

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: AUSTRIA Sc. 25 - BELGIO Bfr. 40 - FRANCIA Fr. 5 - GERMANIA DM. 3,50 - INGHILTERRA 50 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 - OLANDA Hfl. 2,90 - SPAGNA Ptas. 60 - SVIZZERA Sfr. 3,25.

E' ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero:  
Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA S.A.C. Calle La Rioja 1334/35, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.Z.C. BUBAU, Gesellschaft, L.B., Speckbacherstrasse 33A, 1011 INNSBRUCK; MORAWA & CO., Wolzella 11, 1010 WIEN 1; Australia: COMEAL PTY. LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL, N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A., Des Publications, 1 Rue de la Petrielle, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, MONTREAL 31, P.Q.; Danimarca: DANMARK BLADDRIBNING V/MOGENS SCHROEDER, Hovedvagtsvej 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OCEANO HERNANDEZ, Agencia De Publicaciones S.A., Chimborazo S/N y Luque, GUAYAOUIL; Francia: BRENTANO'S, Avenue De L'Opera, PARIS (2E); NOUVELLE MESSAGERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat. Etranger, 111 Rue Roumou, 75001 PARIS Cedex 02; Germania: W.E. SAARBACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-Abteilung, Poststrasse 2, 5300 KOELN 1; Grecia: THE AMERICAN Book & News Agency, 68 Syngrou Avenue, ATHENS - 403; Inghilterra: NILLON TRADING LIMITED, 85 Denby Court, BROMLEY-KENT BR2 9RN; Jugoslavia: PROSEVA, Terazije 16, BEGRAD; Italia: A&G MARCO S.p.A. MALGAMATED DISTRIBUTION, AGENCY LTD., 151 Klaban Sreva, TEHRAN; Libano: THE LEVANT INSTITUTIONS CO., Makdessi Street, Halim Hanna Bldg. - 1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta: W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 12A Sora Street, VALETTA; Olanda: VAN ELDREH & ZOOM N.V., Postbox 828, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Paraguari 151, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-137, LISBOA; Spagna: MESSAGGERIE DE LA PRESSE AZZURRA: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai de Flandre, MONACO Principato; Spagna: ESPANOL GENERAL, ESPANA DE LIBERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA, Avenida de las Ulas 129, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101; Svezia: LUDVIGS FOK, 57/104:22 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN WILLIANS A.B., Fock, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 69-82, BASEL; KIOSK A.G. Mauerbaserstrasse 11, BERN; SCHMIDT AGENCE A.G., Sevelstrasse 34, 4002 BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Levier, GENEVE; MELISA S.A., Vevey; Polonia: BUKOWSKI, SURIWONGS BOOK CENTRE P.O. Box 44, CHENGMIAN; Turchia: YABANCI BASIN TEVZATI, Barbaros Bulvarı 51, BEŞIKTAS - ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA INTERCONTINENTAL S.R.L., Colonia 1292, MONTEVIDEO; JULIO NUÑEZ, Avenida Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Ave. Francisco de Miranda, Edif. Sorocaima (Chacao), CARACAS; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA., Rua Sete de Abril 127, 2. Andar - S/02, SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA MICO PTY. LTD., Fanora House, 41 Kerck Street, JOHANNESBURG.

# I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:  
(vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

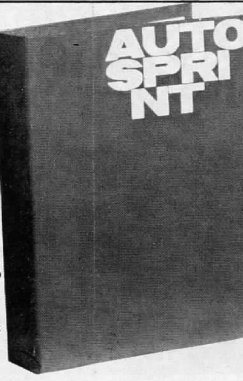
**OFFERTA SPECIALE:** sono a disposizione tubi contenitori con 10 manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10 manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!

**Dieci MANIFESTI ASSORTITI L. 1.000**

# E' già pronto il RACCOLTORE per AUTO SPRINT '74 nuovo formato

Raccoglitori cm. 22,5x31,5  
L. 1.200 (soci 1000)  
Ricordare che: non occorrono 3 per rilegare 1 anno

Per rilegare il 1974 sono necessari:  
1 raccoglitore «grande» (cm. 23x35)  
1 L.800 (soci 1500)  
2 raccoglitori «piccoli» (cm. 22,5x31,5)



**SCRIVETEVI UNA SEMPLICE LETTERA** nella quale va indicato: 1) il numero della rivista, il numero di PAGINA e... 2) il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. 3) L'indirizzo completo del richiedente.

**ATTENZIONE** ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

**OFFERTA SPECIALE:** a 6.500 lire possiamo fornire un ingrandimento a colori della foto prescelta in formato 50x60 e a L. 5.500 un ingrandimento in bianco e nero in formato 70x100.

ritagliare e spedire questo tagliando a:  
**casella postale AD. 1734 40100 Bologna**

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

**Manifesti plastificati:**  
 Disegno-manifesto di Turner  Pantera De Tomaso  Jackie Stewart disegno di Turner  Mondiale Marche disegno di Turner  Lancia Stratos nuovo  Nuovolari e Varzi  Rosemeyer  Matra Simca disegno di Turner  Jean Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Clay Regazzoni  Niki Lauda  Emerson Fittipaldi  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati.

**Manifesti normali:**  
MERZARIO - NANNI GALLI  INTERSERIE 1972  Pantera De Tomaso  BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr.  G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72  Nuovolari e Varzi  Rosemeyer  Matra-Simca disegno di Turner  Jean-Pierre Jarier disegno di Turner  Fiat-Abarth 124 Rally  Stirling Moss su Mercedes  Ciccio Ascari  Stirling Moss su Maserati.

**RACCOLTORE** (indicare il numero)

**INVIO Lire** pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia  
 accluso in assegno n. \_\_\_\_\_ Firma

Nome e cognome \_\_\_\_\_

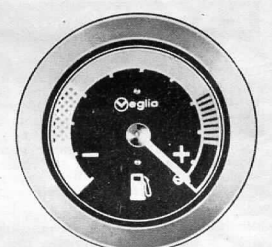
Via \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO.

Pagamento anticipato

# Il risparmio BIP

● Nel rispetto della tradizione che vuole il Gruppo VEGLIA-BORLETTI sempre all'avanguardia nella produzione di strumenti per veicoli a motore ed equipaggiamenti elettronici destinati alla motorizzazione, due novità (presenti al recente Salone di Torino) hanno «colpito» giusto. Si tratta del **RISPARMIATORE DI CARBURANTE** (vacuometro) e dello **SPEED-BIP** (segna-limite di velocità). Con l'adozione del **RISPARMIATORE** il cui quadrante colorato fornisce due informazioni base sulle condizioni di funzionamento del motore, e cioè consumo di carburante e efficienza dell'alimentazione e rendimento del motore, si possono ottenere risparmi di carburante che, per un conduttore attento, possono raggiungere i valori del 26 per cento. Il **RISPARMIATORE**, inoltre, denuncia le imperfette condizioni di regolazione o, addirittura, i guasti di taluni organi essenziali.



Con lo **SPEED-BIP** invece, si può ottenere che l'auto marci sempre al suo regime ideale ed evitare di incorrere nelle «superate» contravvenzioni per eccesso di velocità. Lo strumento, molto semplice da montare, consente di programmare preventivamente i limiti di velocità, vedi ad esempio i 50 Km/h in città, i 100 sulle strade statali e i 120 sulle autostrade, ed «avverte» l'automobilista, con il caratteristico suono del «BIP-BIP», quando tali limiti vengono toccati e superati.



# 180 da traghetto



● Colloquio diretto FIAT-CAMIONISTI sulla nave traghetto Genova-Palermo, in occasione della presentazione del nuovo autocarro pesante «180». Un incontro effettuato nel quadro delle iniziative promozionali della casa torinese per un contatto sempre più stretto con l'utenza italiana. Settore interessato era quello del trasporto «roll on roll off», ovvero la combinazione del trasporto via strada e via mare, normalmente prescelto per economia di tempo e di spesa da un gran numero di operatori. L'incontro ha favorito un interessante dibattito ed un positivo scambio di idee sui problemi dell'autotrasporto e sulle sue prospettive di sviluppo. Nella foto il nuovissimo FIAT 180 campeggia sul lucidissimo pontesalotto della nave traghetto.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OSCA  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6 - tel. 46564/52 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A. - Via Pirelli 22, Milano - Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Umbrino 12/2, Tel. (051) 263.339. - Uffici di Firenze: Piazza degli Antinori 8/r, Tel. (055) 293.314 - 293.339. - Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587. - Uffici di Padova: Via Tommaso 54, Tel. (049) 39.208. - Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 638.682. - Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.228-851. - Uffici di Brescia: Via Gramsci 38, Tel. (030) 52.590.

Ufficio estero: Via Pirelli 22, Milano - Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6 - Tel. 46.52.52 - 46.52.53 - 46.52.55.

Fotolito: Zinografica Felsinea Bologna.





**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:  
**FRANCO LINI**

Redazione:  
**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMENGI**

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO** - Leopoldo CANE-  
TOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE  
ADAMICH - James HUNT - Jacky  
ICKX - Gio' LUNI - Gabriella NORIS

Altri collaboratori in Italia:

**Gianluca Bacchi M.** (Parma) - **Daniele Buzzonetti** (Roma) - **Giuseppe Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fanzl** (Milano) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Moraselli** (Modena) - **Giuliano Orzelli** (Milano) - **Giorgio Rossetto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

**Augusto C. Bonzi** (Buenos Aires) - **Luis Gonzales Canomano** - **Agencia Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarruti** (Berna) - **Thomas B. Fley** (Australia) - **Gilberto Gatto** (Canada) - **David Hodges** (Londra) - **Jeff Hutchinson** (Londra) - **Jacques R. Jaubert** (Marasia) - **Eoin S. Young** (Londra) - **Lino Manocchia** (New York) - **André Royce** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles) - **Hannes Steinmann** (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:  
**Daniele Audetto** - **Bruno Boglietti** - **Puccio Corona** - **Cesare De Agostini** - **Mario Mannucci** - **Nuccio Marino** - **Carlo Miceli** - **Sandro Munari** - **Doug Nyce** - **Gerard Schmitt** - **Piero Sodano**

Corrispondenze dall'Italia di:

**Vincenzo Bajardi** - **Eraldo Bistaffa** - **Giannifilippo Centanni** - **Onofrio Cola-bella** - **Gaetano Cravetti** - **Franco D'Onofrio** - **Dionigi Dionigi** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lattanzio** - **Domènico Morace** - **Gigi Mosca** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccato**

I servizi fotografici sono di:

**Associated Press** - **Attualfoto** - **Belle Epoque** - **Cevenini** - **Coppini** - **De Rola** - **D.P.F.I.** - **Equipe Motor** - **Ferrari** - **Gaspari** - **Giuliani** - **Grubis** - **Laurent** - **Lini** - **Adriano Manocchia** - **Mulone** - **Noris** - **Olympia** - **Reinhard** - **Sainz** - **Serra**

Disegni tecnici (e no) di:

**Russel Brockbank** - **Werner Bühler** - **Rick** - **Antonio de Giusti** - **Giuliano Orzelli** - **Giorgio Piva** - **Michael Turner** - **Massimo Vallesse**

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione  
40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via dell'Industria 6  
CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA  
Telefon: (051) 46.56.24 - 46.56.32  
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

AUTOSPRINT - Reg. Trib. Tribunale di Bologna n. 3385 del 25-2-1969

**LE TARIFFE** fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato.** Inserzioni **GRATUITE** per gli **ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCl DEL CLUB** Autosprint L. 500 di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di comprovata e caratterizzata private e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

## SI VENDE



● **AUTOBIANCHI A.112** causa cambiamento categoria venduto A.112 preattrezzata per Gr. 2 plurivittoriosa. Tel. ore ufficio TA. DINI - 0382/22.347.

● **DALLARA SPORT 1600** motore Novamotor, ufficiale, completamente revisionata vincitrice titolo italiano con o senza ricambi + Fiat 925 N con gancio omologato contenente due vetture completamente attrezzate. Tel. 0525/53.117 oppure 011/78.12.11-78.12.94.

● **DE TOMASO GTS** fine '73. Km. 14000 reali, come nuova. Telefonare ore ufficio: 0421/73.433. L. 6.500.000 trattabili.

● **FERRARI DINO 246** rosso, meccanica perfetta, gomme nuove. Telefonare 049/66.29.63. L. 3.700.000 contanti non trattabili.

● **FIAT 850** gr. 1. « Ghini » vende vari accessori. Telefonare 0577/83.152 orario ufficio.

● **FIAT 124 ABARTH** 1840 gr. 4 preparazione completa rally, solo 4 gare. Tel. 0432/54.151 ore ufficio.

● **FIAT 128 COUPE' 1300** gr. 2. Tel. 059/35.23.70.

● **LOLA 212 Sport 1300** Occasionissima, due gare, aggiornata '75, ricambi senza motore. Telefonare ore pasti: tel. 091/21.13.94. L. 3.800.000.

● **LOLA T 292** motore FORD FVC 1800 completamente revisionata, perfetta, bianca, accessori. NAPOLI - Tel. 081/36.62.80 ore ufficio.

● **OPEL ASCONA 19 SR** preparazione completa Conero, Gruppo 1 Rally e vari accessori come: cambio ravvicinato, roll-bar, twinmaster, pneumatici chiodati, RACING, M.S. cerchi, interfono ecc. TABANELLI ANGELO. Telefonare ore pasti 0545/25.869.

**GIANNINI 590** vendesi per cambio categoria, 9 cerchi, gomme asciutto bagnato, 2 cambi completi, carrello. Tel. 081/45.08.00.

**SIMCA 1300 RALLY** gruppo 2, cessata attività vendesi, perfetta, superaccorciata, pronta corsa. Telefonare pomeriggio: 0321/71.421 oppure 0323/51.626.

**FIAT 128 COUPE' 1100** Gr. 1, pronta rally, 25.000 km, nera. Telefonare 041/35.174. L. 1.600.000.

● **PORSCHE 911 RSR** 1974 non immatricolata. Motore tre litri 330 CV, partecipato alle soli rallye ambedue primo arrivato. Rimessa a punto dopo queste gare direttamente dalla fabbrica. Trattasi di tipo identico A QUELLO CHE HA VINTO il Campionato Mondiale G.T. vendesi con garanzia. Visibile a Stuttgart presso PORSCHE, marchi tedeschi 75.000. Telefonare: 27.46.134 ovvero 42.73.00 oppure telegrafare sig. RISI, Mailquez 38, MADRID, Spagna.

## O F A B

Via Tuscolana 150 - tel. 7856596 - Roma

### Gomme Racing e Turismo

### Ruote in lega et originali

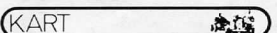
### Spoiler e parafanghi

● **RENAULT ALPINE 1600** gr. 4 anno 1973 vendesi preparati Terrosi. Plurivittoriosa TRN con Polesse, aggiornatissima 1975 pronta corsa, completa accessori, gomme, cerchi eventualmente carrello anche separato, visibile presso TERROSSI-SARTEANO. Per offerte telefonare TURBOSOL - TREVISO tel. 0422/63.771.

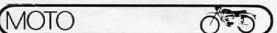


**MARCH 743 F. 3** motore twin-cam con o senza motore. Telefonare ore pasti: ZAMPATTI SEVERO - Tel. 0332/23.50.69.

**F. 850 BWA** perfetta, vende eventuali rapporti. RAMPININI - Tel. 031/92.71.14.



**KART 100 3.** cat. Birel (targa B.M. competitivissimo). Telefonare ore pasti: 059/90.89.15.



● **KAWASAKI 900** marzo '73, telefonare ore ufficio: 051/54.13.05. L. 1.600.000 contanti.

## ACQUISTATE

# ROLL BARS GITAN

Sconti speciali per tutti! Ns. prodotti.  
« OCCASIONISSIMA 75 »  
un Roll Bar a chi ne acquista quattro per qualsiasi tipo di vettura.

**GIATAN** Corso Mazzini 101 - S. Benedetto del Tronto  
Tel. 0735-60723

## ACCESSORI e parti speciali

● **MOTORI** vendi motori per DE TOMASO PANTERA preparati in USA oltre 600 CV. ALDO CARETTI - Casella Postale A.D. - MERGELLINA - 80100 NAPOLI.

● **MOTORI** ricambi FORD competizione, accessori LOLA et vari (batterie Vauxh, Hewland, sedili Corbeau ecc.) - NAPOLI - Tel. 081/36.62.80 ore ufficio.

**INIEZIONE TECALAMIT** testata, pistoni Mini Cooper 1300. Off. BISELLI - PC - Tel. 0523/27.759 ore pasti. L. 500.000 trattabili.

**SCOCCA** Giannini 650 corsa: slioks, speddlines, plogia, assetto Lazzari, impianto lubrificazione, radiatore anteriore, pluriacessorata, bellissima, anche con motore 590 competitivo. Prezzo puro realizzo. Tel. SANTARSIERI - TORINO - 011/27.19.90.

**SCOCCA** Abarth 595 nuova mai corso, gomme Avon, impianto lubrificazione, spoiler, pneumatici assetto anche con motore cambio. Prezzo puro realizzo. Tel. SANTARSIERI RI - TORINO - 011/27.19.90.

**BANCO PROVA** Beretta, buono stato, 10.000 giri. Prezzo trattabile. Tel. 049/62.02.29.

## VARIE

Vendo primi 6 volumi enciclopedia Mille-ruote De Agostini - Novara. ANGELO TOVAGLIERI - BUSTO ARSIZIO - Telef. 0331/62.64.19. L. 50.000.

## SI VENDE O SI CAMBIA



● **LOLA 290** 1973, efficientissima, splendida, usata pochissimo a scopo pubblicitario, motori 1600-2000-3000, eventualmente carrello, ricambi, rapporti, ruote e gomme ogni tipo, nuove e usate. Vende Società. Accettasi parziale permuta Pantera, Porsche, Ferrari o vettura di serie. Telefonare esclusivamente dopo le 21: 0174/40.689. Lire 9.000.000.

## BARONE

ROMA  
VIALE PARIOLI TEL. 5803002

Abbigliam. Pilota Auto corsa tute omol. F.P.T. L. 75.000. Sottotuta F.P.T. L. 50.000. Guanti Rally F.P.T. L. 16.000, Guanti Indy F.P.T. L. 27.000, Passamontagna F.P.T. L. 12.000.

### Rancing Line



**BT 41 F. 3** vera occasione con o senza motore Novamotor eventuali permuta. Telefonare 0545/71.151.

## SI COMPRA

### ACCESSORI e parti speciali

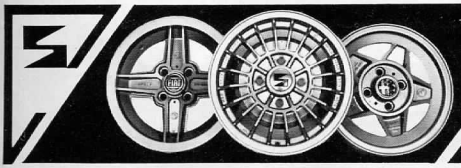
**COLOTTI** scatola Volkswagen qualsiasi tipo purché occasione. CERICOLA - TORINO - Telefonare ore pasti 011/55.27.63.

**PER ABARTH TURISMO** testata completa di collettore aspirazione per 1000 OTR e TCR; specificare prezzo e condizioni; cambio a 5 marce. Rapporti al cambio speciali 3/4 Abarth, copia conica 9/37 per Fiat 850, 600 e 1000 Abarth. BAYLESS Racing Inc. 1488 Meester Road, MEMPHIS, TENNESSEE 38115 USA.

## VARIE

● **AUTOMODELLI** acquisto - preno auto-modellati Stratos Turbo - 030 - X-1/9 - Ligier Maserati - Carrera Rally - Alpine A110 - A310 - Tel. 0183/35.209.

● **Vetture sportive**



## INDUSTRIA RUOTE SPECIALI IN LEGA LEGGERA

# STILAUTO

20156 MILANO  
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 06 165